

REVISTA NAVAL

ABRIL



2003

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XVI Nº 44

ISSN 0797 - 1222

ABRIL 2003

DIRECTOR

C/N (CG) GUSTAVO VANZINI

REDACTOR RESPONSABLE

C/N (CG) Aldo FRANCESCOLI

COMISIÓN EDITORIAL

C/N (CG) Italo M. SORRENTI

C/F (CG) Eduardo ULERY

C/N (CAA) Fernando DRAPER

C/C (CG) Enrique ALBORNOZ

C/N (CG) Jorge SARAVIA

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Coordinador Informático: C/F (CG) Diego ROMBYS

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

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

NUESTRA PORTADA: “Maniobra de proa”, óleo del Prof. William Moreira Cruz.

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo,
R.O. del Uruguay - Tels.: (598-2) 908 71 29 - 908 66 85 - Fax: (598-2) 922 08 56

La Revista Naval, 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 responden únicamente a sus firmantes. La bienvenida que se brinda a los colaboradores no debe entenderse como identificación de esta Revista, ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado, con los conceptos de aquellos.

ÍNDICE

A nuestros lectores	7
Buenas noticias desde la terminal de contenedores del Puerto de Montevideo <i>por Rodolfo Laporta</i>	9
Irak, una aproximación geoestratégica <i>por el Ec. Pedro Reich</i>	15
Amenazas y conflictos en la hidrografía mundial <i>por Luis Fernando Furlan</i>	21
La presencia militar en el Sacre – Coeur de Paris <i>por el Capitán de Navío (CG) (R) Walter A. Franco</i>	36
La voz del mar <i>por el Capitán de Fragata (Armada Española) Luis de La Sierra</i>	37
Investigando la historia <i>por el Capitán de Navío (CG) Jorge Saravia</i>	39
Israel y Palestina (un conflicto sin final) <i>por el Capitán de Navío Francisco Valiñas</i>	43
Un viaje a lo desconocido <i>por el Doctor Angel Grillo y la Doctora M. J. Moll</i>	50
Importancia del Minado Defensivo <i>por el Capitán de Navío (CG) Aldo Felici</i>	51
“La rivalidad Anglo-Hispanica. Aspectos navales. Su incidencia en el conflicto hegemónico europeo.” <i>por el Dr. Pablo Boggio Marzet</i>	57
“Uruguay Natural”: una guardia en la regata whitebread alrededor del mundo 93/94 <i>por el Capitán de Corbeta (CG) Henry Ogando</i>	67
A cinco años de un sueño <i>por el Capitán de Corbeta (CG) José Pablo Viera</i>	69
La marina de la banda oriental antes de 1600 <i>por María del Pilar Barris D’ Angelo</i>	77
Comentarios internacionales <i>por el Dr. Daniel Castagnin</i>	81

A NUESTROS LECTORES

Al llegar a los lectores la presente edición de nuestra Revista Naval, es posible que se haya dilucidado por la “razón del cañón”, el conflicto de Irak. El análisis de esta guerra, que sin duda afectará a todos los habitantes del planeta, amerita diferentes lecturas a través de un análisis político, económico y social. No hemos querido estar ajenos a ello y es así que publicamos la opinión del Prof. Ec. Pedro Reich, quien desde su punto de vista, pretende descubrir lo que hay oculto detrás de la propaganda que en su favor hacen los diferentes contendientes.

Ningún conflicto tiene causas de fácil determinación ya que más que la definición en si de este hecho de características mundiales, su verdadero significado lo dará su proyección histórica y para ello es necesario el transcurrir del tiempo.

No obstante, pesa en la opinión de todos los ciudadanos del mundo, una sensación de frustración, ante la imposibilidad de los organismos que coordinan los intereses internacionales y cuya misión es la de actuar como balanza en el caso de oposición entre los mismos, de evitar la ruptura de hostilidades a través de la negociación.

Para los profesionales militares, una cuidadosa observación de los acontecimientos, nos permitirá descubrir viejas y renovadas lecciones sobre el arte de la guerra, cambiante en sus medios y tácticas, pero permanente en sus conceptos básicos.

Quizás la táctica y la operativa naval son la que nos muestra mayores elementos cambiantes. Asistimos a hechos operativos, solamente explicables por la superioridad in-

negable que tiene hoy la US Navy en los mares del mundo. Solo así podremos entender la aglomeración de tres grupos de portaviones en aguas cerradas, negándose a sí mismos su principal ventaja que es la velocidad y la maniobra. De igual forma, la utilización de submarinos nucleares proyectando el poder de sus misiles sobre tierra desde aguas restringidas, o la utilización de portaviones como plataformas de apoyo logístico, nos lleva a repensar lo que hasta hoy conocíamos y a extraer novedosas enseñanzas para el futuro.

Nuestro país aun sufre los efectos de la crisis económica y financiera del año 2002, como así también de los efectos negativos que ello ha tenido en su población, caracterizados por sensaciones de desánimo y frustración. Algunos indicadores muestran que la recesión experimentada en todos los órdenes nacionales estaría cediendo sobre la base de la mejora en ciertos indicadores económicos provenientes especialmente del agro e industrias asociadas. Estos efectos aun no se han hecho sentir en todos los niveles del quehacer nacional y alentamos una rápida mejoría y el retorno a los cauces de bienestar que nuestro país merece.

Las Fuerzas Armadas no han sido ajenas a este proceso, con el inconveniente aun mayor que, dada su necesidad de un constante adiestramiento de su personal y de mantenimiento de su material, se estima que la salida será aun más dificultosa. Momentos difíciles se han vivido también en el pasado reciente y siempre han sido superados por la creatividad, el espíritu de cuerpo y la adhesión al servicio

A nuestros lectores

que siempre ha caracterizado a los hombres y mujeres de nuestras Fuerzas Armadas.

Destacamos con orgullo el acercamiento de Oficiales Navales como colaboradores de nuestra Revista; con la bienvenida a unos y el agradecimiento por el continuo aporte a otros, alentamos a todos los camaradas a volcar sus experiencias perso-

nales para el enriquecimiento profesional de todos.

Nuestra Revista Naval, aun navegando en mares borrascosos, mantiene intactos sus ideales de constituir un foro marítimo y naval, donde, de la comparación de diferentes opiniones, surja el camino de la verdad, en beneficio de Ustedes, nuestros lectores.

LA REDACCIÓN



BUENAS NOTICIAS DESDE LA TERMINAL DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

por Rodolfo Laporta



Rodolfo Laporta, egresó en 1970 de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de George Washington (Washington, D.C.) como Ingeniero Civil, realizando un Masters en Mecánica de Suelos y Fundaciones en la misma Facultad, aprovechando de una beca por fútbol para los cursos de undergraduate y una beca académica para los cursos de post-grado. Luego de trabajar con Schnabel Engineering y Law Engineering en el área metropolitana de Washington, D.C., pasó en 1974 a Bechtel Inc., con sede en San Francisco, siendo asignado en Agosto de ese año al Proyecto Samarco, en Minas Gerais, Brasil, donde permaneció hasta fines de 1977. En Enero de 1978 se integró a COMIPAL (Comisión Mixta de Palmar), ocupando la Jefatura de Certificaciones y Contratos en Obra, hasta Febrero de 1983 en que participó del Proyecto Paso Severino como integrante del Consorcio Hidroservice – Hidrosud. Dirigió la construcción de varios hoteles en Argentina y en Mayo de 1991 se incorporó al cuerpo técnico de Zona Franca de Montevideo (ahora Zonamerica). Actualmente es el Gerente de Proyectos de Terminal Cuenca del Plata S.A.

Cuando el 21 de julio de 2001 en la Bolsa de Valores de Montevideo el rematador bajó el martillo por tercera vez consagrando a la oferta de US\$ 17.100.000 del consorcio belga-uruguayo ganadora del remate de las acciones que le otorgarían la mayoría accionaria en la empresa Terminal Cuenca del Plata S.A., se cerró un capítulo más en la historia del Puerto de Montevideo.

Atrás quedaron años de esfuerzos de las autoridades portuarias y del Poder Ejecutivo por pasar la operación de la Terminal de Contenedores a gestión privada, se concretaba uno de los principales objetivos de la Ley de Puertos – sin la que nada de esto hubiera sido posible – y se cumplía con una de las premisas principales del Plan Maestro del Puerto de

Montevideo, una terminal especializada de contenedores en el Muelle de Escala.

Y también quedaron atrás años de frustrantes instancias para el grupo de inversores uruguayos integrado por Zona Franca de Montevideo (ahora Zonamerica), Fanapel S.A., Operadora Portuaria Tacua S.A. y Bren S.A. – la mayoría ajenos a la actividad portuaria – y parte del grupo que en el año 1996, logró que una empresa belga, Katoen Natie NV, con presencia en actividades logísticas en diferentes partes del mundo y con reconocida experiencia en operación de terminales de contenedores especializadas, se interesara por participar en el proyecto de gestión privada de la terminal de contenedores del Puerto de Montevideo y echara anclas en el Uruguay.

Nelsury S.A. – tal es el nombre del consorcio privado belgo-uruguayo – al comprar las acciones de la Corporación Nacional para el Desarrollo en la empresa Terminal Cuenca del Plata S.A. (TCP), recibió como valor agregado un contrato firmado entre TCP y la Administración Nacional de Puertos para gestionar la terminal por un período de 30 años.

Nelsury S.A. debía cumplir – y cumplió – con todas las disposiciones legales y administrativas previstas en el artículo 20 de la ley 17.243 (Primera Ley de Urgencia del gobierno del Presidente Jorge Batlle) y en el Decreto 137/2001 que lo reglamentaba, en plazos que la experiencia demostró ser extremadamente cortos.

Así, Nelsury S.A., a los diez días corridos del remate completó el pago a la CND del monto ofertado, constituyó ante la ANP garantías de US\$ 12.000.000 por concepto de cumplimiento de las obligaciones iniciales marcadas en el Decreto 137/001, de US\$ 5.000.000 por cumplimiento del contrato y presentó a la empresa Seaport Terminals NV – del grupo Katoen Natie NV – como el Operador Especializado que habría de aportar la experiencia requerida por la ANP. También hizo entrega de su Plan de Negocios y comenzó las gestiones para trasladar desde los puertos de Amberes y Zeebrugge en Bélgica a los equipos necesarios para llevar adelante el proyecto, concretándose el 3 de octubre la partida del “Sea Baron” desde Zeebrugge.

Cumplidos todos los requisitos administrativos y técnicos, la ANP y el Poder Ejecutivo

habilitaron a TCP como operador portuario para gestionar la terminal de contenedores y el 12 de diciembre de 2001 se cumplió con el acto protocolar de la firma del acta de entrega de las instalaciones, incluyendo casi 8.5 hectáreas de área pavimentada, un muelle de 288 metros de extensión y la grúa pórtico INTA EIMAR.

Y el 13 de diciembre de 2001 cruzaba la bocana del Puerto y amarraba al Muelle de Escala el buque “Sea Baron” que transportaba – armada y pronta para operar – una grúa pórtico montada sobre rieles tipo post-panamax, más una grúa Gottwald de 100 toneladas montada sobre neumáticos, 9 straddle-carriers, camiones, chatas, reach-stackers para contenedores vacíos, autoelevadores, oficinas modulares y otros equipos necesarios para la operación.



TCP disponía de 18 meses desde el momento de toma de posesión de la terminal para cumplir con la obligación de incorporar una grúa pórtico y demás equipos para movilización de contenedores. Demostrando desde el primer momento su firme intención de convertir al Puerto de Montevideo en el principal hub regional de América del Sur, cumplió con esa obligación un día después de la toma de posesión, adelantándose 17 meses y 29 días al plazo establecido.





Se inició entonces una etapa de preparación para la operación de la terminal, debiendo realizarse diversas obras para adaptar y mejorar la infraestructura existente al nuevo método operativo con straddle-carriers, siendo TCP la primera terminal en América del Sur que cuenta con este tipo de equipamiento.

Entre otras obras, cabe mencionar que se construyó una subestación eléctrica para atender a la nueva grúa pórtico, se reparó el pavimento existente, se elevó el riel lado tierra de las grúas para corregir parcialmente el desnivel verificado y se suplementaron las patas del lado tierra de la nueva grúa para completar esa operación. Además, se instalaron en un plazo de tres meses 336 tomas eléctricas para contenedores refrigerados, construyéndose una subestación equipada con dos transformadores de 1.250 kVA cada uno.

También se dragaron los 50 metros junto al muelle a una profundidad de 10.5 metros al cero, utilizándose a esos efectos una draga que “barrió” el barro con chorros de agua hacia una trinchera desde la cual fue retirado por dragas de la ANP.

Paralelamente, se iniciaron intensas gestiones comerciales en todo el mundo para atraer clientes a TCP. Es que al momento de inicio de su gestión, la participación del operador de la terminal en el tráfico de contenedores del Puerto de Montevideo era nula, ejerciendo Montecon S.A. un monopolio total del mismo. Sin embargo, en breve, numerosos armadores, atraídos por la posibilidad de reducir los tiempos de las escalas de sus buques y los costos de su operación en Montevideo, comenzaron a firmar contratos con TCP. No fue una tarea fácil y se planteó una dura competencia comercial entre TCP y Montecon, competencia en la que se vieron favorecidos principalmente los armadores.

El fiel de la balanza en esa competencia se comenzó a volcar para el lado de TCP cuando en noviembre de 2002 el armador que más contenedores mueve por el Puerto de Montevideo, Maersk – Sealand, inició sus operaciones en la terminal. Y es de destacar que en este caso, el mayor competidor de TCP fue el operador del puerto de Río Grande (Brasil), que con un puerto capaz de recibir buques de hasta 14 metros de calado, se presenta como el rival a vencer en un futuro cercano.

Este armador puso como condición imprescindible para la operación en el Muelle de Escala de sus buques de la línea L, con casi 270 metros de eslora, más de 37 metros de manga y calando a carga plena más de 14 metros, que se dragara a 10,5 metros al cero junto al muelle. Eso llevó a que TCP encarara una segunda etapa de dragado, utilizando en esta instancia la grúa flotante de la ANP equipada con grapos de gran capacidad. Nunca desde su construcción el Muelle de Escala ha estado en tan buenas condiciones para los buques. Además de miles de metros cúbicos de barro, fueron retiradas en las mandíbulas de los grapos decenas de toneladas de acero conformadas por cabos, lingas, barras de trincado de contenedores, pedazos de cadenas, antiguas defensas del muelle y hasta una enor-

me ancla de más de cuatro metros de largo y seguramente pesando más de cuatro toneladas, en excelente estado de conservación, que algún barco perdió al partir y que – de acuerdo a lo que se ha podido determinar – no habría nunca denunciado.



Concretada la masa crítica mínima necesaria de contenedores para hacer viable – técnica y financieramente al emprendimiento –, TCP inmediatamente se abocó a la ampliación de la terminal, extendiéndose dentro del área de gestión hacia la escollera Sarandí. Es así que, luego de obtener la Autorización Ambiental Previa de las autoridades competentes, dio inicio a las obras.

En ese lugar, desde fines del siglo XIX, en terrenos fuera del recinto originalmente defendido por los muros históricos y que fueron paulatinamente ganados a la bahía de Montevideo, funcionó un varadero – conocido primero como Varadero Lussich y luego como Varadero ANP. Posteriormente, y especialmente como resultado de excavaciones para la construcción del Shopping Punta Carretas y el saneamiento de Montevideo, se depositaron en el lugar grandes volúmenes de suelo, roca y desechos de obras. Era un lugar abandonado y desolado, ocupado únicamente por ratas y algunas familias de teru-terus.

Allí se excavaron más de 120.000 metros cúbicos de material para rebajar la cota del

terreno a un nivel 40 centímetros más elevado que el de la playa de contenedores existente. Al culminar las obras, se habían ganado casi dos hectáreas de espacio a la bahía, se aumentó la superficie pavimentada en 50.000 metros cuadrados y casi se duplicó el área de la terminal recibida por TCP de la ANP. También se instalaron torres de iluminación de 30 metros de altura que, como se expresara en la ceremonia de inauguración de las obras, se espera que sirvan como faros para atraer más tráfico al Puerto de Montevideo.

Las obras fueron proyectadas y ejecutadas en un plazo de 5 meses por la empresa constructora SACEEM, destacándose que ya a los 60 días de iniciadas fueron entregados para su uso específico más de 10.000 metros cuadrados de superficie pavimentada.

La superficie total del área de gestión es de aproximadamente 58 hectáreas. De ellas, 8.5 fueron recibidas pavimentadas y 5 constituidas por el área del ex – Varadero. Las restantes 45.5 hectáreas deberán ser ganadas a la bahía de Montevideo, siempre que la marcha del proyecto así lo justifique. En consecuencia, la superficie pavimentada actual de la terminal es de 13.5 hectáreas, siendo necesario aguardar hasta que se complete el asentamiento del terraplén en las dos hectáreas ganadas al mar, antes de pavimentarlas.



Cabe señalar como dato anecdótico que durante las excavaciones, fueron encontrados restos de viejas construcciones abovedadas, con muros de casi un metro de espesor, dispuestas paralelamente a la actual rambla República de Francia, desde la calle Cerrito hacia la calle 25 de Mayo. Todas esas estructuras y oquedades fueron registradas por expertos arqueólogos y luego rellenas con gravillín, conservándose un profuso archivo gráfico y fotográfico. Si bien no se ha podido determinar fehacientemente el uso dado a esas construcciones al momento de su ejecución, los arqueólogos consideran que habrían sido parte de obras civiles realizadas con posterioridad a 1850, cuyo propósito era ganarle espacio a la bahía.

El pasado 21 de febrero tuvo lugar la ceremonia de inauguración de esta etapa de ampliación de la terminal de contenedores. Ante la presencia del Vicepresidente de la República, Prof. Luis Hierro López, del Intendente de Montevideo, Arquitecto Mariano Arana, del Ministro de Transporte y Obras Públicas, Ing. Lucio Cáceres y otras altas autoridades nacionales y departamentales, el Sr. Fernand Huts, presidente de TCP y del grupo Katoen Natie NV, manifestó su satisfacción al haber podido integrarse a la actividad comercial en el Uruguay, país en el que ha decidido establecer residencia durante algunos meses al año – especialmente durante el invierno boreal – y en breves palabras leídas en un excelente español por su esposa, Karine Huts, destacó los logros alcanzados por la terminal en materia de productividad (promedio superior a 57 movimientos por hora con las dos grúas pórtico con picos de hasta 80 movimientos trabajando además con la grúa móvil), siendo considerada por los armadores como la de mejor performance de América Latina.

El Sr. Huts reconoció la fuerte batalla comercial librada por obtener el control del tráfico de contenedores en el Puerto de Montevideo, pero observó que la competencia verda-

dera se librará entre tres regiones, Montevideo, Buenos Aires y Río Grande, por controlar los flujos de carga en el cono sur de América.

Para que el Puerto de Montevideo tenga posibilidades de éxito en esta instancia crucial para los intereses comerciales del País, es imprescindible que las autoridades competentes prioricen las obras de dragado en el canal del acceso al puerto, incluso más allá de los 11 metros recientemente contratados por la ANP con la empresa que ganara la licitación para la ejecución de esas obras, ya que en un plazo no superior a los 3 o 4 años, los armadores desplazarán hacia los servicios que atienden la costa atlántica de América del Sur a buques con calados de hasta 14 metros – de hecho, ya los buques de la línea L de Maersk tienen ese calado – y será necesario para ese entonces profundizar los canales de acceso así como construir en el puerto muelles que permitan mayores calados – por lo menos 12 metros – para que esos armadores puedan considerar al Puerto de Montevideo como alternativa válida para la operación eficiente de sus buques.

Asimismo, es necesario que se ofrezca a los inversores privados condiciones de trabajo adecuadas para llevar adelante sus proyectos, sin cambios en las reglas de juego, recordando que todo proyecto de importancia requiere de grupos financieros que pongan a disposición el capital necesario para realizar las obras de desarrollo. Y que para prestar ese capital, es necesario demostrarles la viabilidad no sólo técnica sino también financiera de los emprendimientos. Y esos grupos financieros, que son por su propia naturaleza los más capacitados para determinar la rentabilidad de un proyecto, conocen a la perfección las condiciones en que se elaboran los planes de negocios y cómo pueden ser afectados por cambios sustanciales en las mismas.

En este marco, TCP enfrenta en breve plazos desafíos importantes. Entre ellos, proyec-

tar y construir antes de fines del año 2007 una extensión del Muelle de Escala y otra ampliación de la playa de contenedores. Esta extensión del muelle, que tendrá un mínimo de 220 metros si se ejecuta manteniendo la alineación actual del muelle, podría llegar a ser de casi 300 metros si se realiza algunos metros más hacia tierra firme.

El costo estimado de estas obras es superior a los 35 millones de dólares, siendo que con el equipamiento necesario para la operación futura – más grúas pórtico y más straddle-carriers – la inversión total probablemente sea superior a los 50 millones de dólares.

Adicionalmente, el decreto 137/001 previó que la terminal podrá hacer uso del espacio y muelles ocupados actualmente por el Area Naval, una vez que la Armada se retire del mismo. Este espacio, y especialmente los muelles, aptos para recibir barcos feeders de escaso calado, serían de gran utilidad para las actividades que se desarrollan en TCP. Sin embargo, debido a las dificultades financieras del País, es muy poco probable que en un futuro mediano se concrete este hecho.

TCP, con el firme convencimiento de que la atención a satisfacción de sus clientes es la

mejor herramienta para lograr el éxito en su emprendimiento, continúa de todos modos invirtiendo en obras no obligatorias en el marco del Decreto 137/2001. Es así que está proyectando incorporar más tomas eléctricas para contenedores refrigerados, para agregar a las 558 disponibles en este momento, siendo de destacar que hace pocos días, estuvieron conectados en forma simultánea 552 contenedores refrigerados. La gran mayoría eran contenedores de trasbordo provenientes de Argentina con destino a Europa y Norte América, pero señalamos con satisfacción que una gran cantidad, casi 150 de ellos, contenían exportaciones de Uruguay, lo que marca una tendencia que esperamos se acreciente a medida que en los próximos meses se abran definitivamente las puertas de los mercados de América del Norte a nuestras carnes.

Quedan por delante muchas obras a ejecutar y metas que alcanzar, pero nos sentimos muy satisfechos de los logros hasta el momento y, a pesar de las dificultades que se presentan a diario, ya sea por la competencia comercial local como por la regional, estamos convencidos que este proyecto tendrá éxito y será instrumental en convertir al Puerto de Montevideo en el principal hub regional.



IRAK: UNA APROXIMACIÓN GEOESTRÁTÉGICA 1

por el Ec. Pedro Reich

Pedro Reich. Economista. Estudios de grado y postgrado en Uruguay, Ecuador, Alemania y Francia. Curso de Maestría en Estrategia Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales, Uruguay. Docente en Economía Política en la Fac. de Derecho de la UDELAR. Microeconomía, Macroeconomía, Teoría del Comercio Internacional y Geografía Humana y Económica en la Escuela de Relaciones Internacionales de la Fac. de Derecho de la UDELAR. Desarrollo Económico en la Fac. de CC. Económicas de la Universidad de Guayaquil, Ecuador. Experiencia profesional en el ámbito Privado en diversos países y Pública en UTE, MIEM y PLUNA. Es profesor de la Cátedra de Geopolítica de la Escuela Naval.

Estas líneas son escritas a mediados de febrero momento en el cual aun prosiguen los preparativos bélicos de EEUU en previsión de la anunciada invasión a Irak a fin de eliminar su régimen y la supuesta amenaza de su desarrollo y uso de armamento no convencional. Esto último no deja de ser un eufemismo para la consecución de otros réditos factibles. En el ínterin la misión de inspectores de la ONU continúa sus gestiones entre la presión de EEUU, las fintas elusivas de Irak y las dudas de algunas potencias (Alemania, Francia, China, Rusia, etc.), junto al desinterés, neutralidad o impotencia del resto del planeta.

Este contexto y momento se entiende sea el preludio de un desenlace bélico que no por estar definido de antemano deja de plantear aspectos interesantes para el análisis geopolítico y por cierto para el devenir de pueblos y situaciones en un futuro próximo.

Si el desenlace militar será previsiblemente rápido y exitoso para los intereses de las potencias coaligadas particularmente EEUU y GB, llaman la atención otros posibles escenarios cuyas consecuencias se han de sentir por décadas.

1.- Adquisición por las potencias intervinientes de una posición de poder en el

mundo arabo-islámico fundamentalmente el Cercano y Medio Oriente. Las características mas relevantes de aquellas son: ideológicamente no-islámicas, económicamente capitalistas desarrolladas, poseedoras de grandes empresas petroleras y regímenes institucionales políticamente liberales.

2.- Reafirmación del control sobre la segunda mayor reserva conocida de petróleo en el mundo.

3.- El control sobre Irak sumado al de los restantes productores de la península arábiga y el -en gestación- sobre Asia-Central, genera una situación sensible respecto a los intereses de China en garantizar su acceso a un aprovisionamiento abundante, libre de riesgos y parcialmente bajo su control en hidrocarburos en los que su autoaprovisionamiento es limitado.

Lo que antecede no excluye otras facetas que pudieran exponerse para analizar las previsibles consecuencias del conflicto que se avecina. Ello no exime el valorar los puntos citados en el marco de su factibilidad e importancia.

El primer aspecto que se mencionó hace referencia al incremento de posibilidades para las potencias dominantes de la coalición que

enfrenta a Irak a impulsar cambios en las sociedades arabo-islámicas. Se trata de aprovechar la victoria propia y debilidad, por no decir humillación del enemigo, para impulsar en éste y en los más directamente influenciados del área (Arabia Saudita, resto de la península arábiga, Irán, repúblicas del Asia Central y Siria), cambios en sus estructuras político-institucionales, sociales y económicas. Estos aspectos inhiben en dichos países la capacidad de desarrollo, equidad e –importante!– adecuación al mecanismo de funcionamiento de una sociedad capitalista inserta en una economía globalizada.

No está previsto por los futuros vencedores valorar causas y validez de los modelos vigentes en las sociedades a ser afectadas. Los intereses globales de estados, naciones y empresas, requieren una maximización en la homogeneidad de normas y hábitos, salvo diferencias que no restrinjan la concreción de beneficios crematísticos.

La derrota islámico-ortodoxa en Afganistán, el renovado apoyo de EEUU a una India laica en detrimento del ortodoxo Pakistán así como la previsible derrota del régimen islámico-laico de Irak, presagian el arribo del momento oportuno para impulsar cambios que revaloricen en la dirección deseada al reticente mundo islámico, sobre todo árabe.

Crear sociedades con reglas de juego claras y compatibles con las de la mayoría del resto del mundo liberal-capitalista es obviamente un objetivo nada despreciable a ojos de vencedores que tendrán el camino expedito para capitalizar los réditos resultantes e imponer en aspectos ideológicos un modelo cercano al de sus propias sociedades. Sería la reedición en otro ámbito de lo acaecido a naciones como Japón y Alemania al finalizar la II GM.

2- Sea como fuere la profundidad y amplitud de las consecuencias que podemos denominar genéricamente “institucionales”,

creemos que se ésta frente a la posibilidad de un cambio histórico en la organización y valores y de buena parte del mundo islámico. Si la justificación pública para intervenir en Irak es probablemente endeble y oportunista, no dejan de vislumbrarse consecuencias sensibles en la consolidación del poderío hegemónico de EEUU y en la generación de una dinámica de cambio en un área sensible del mundo. Algo no muy alejado de las perspectivas expuestas hace no muchos años por Huntington en su obra “El choque de las civilizaciones”

Desde la antigüedad el petróleo y brea de Mesopotamia, el Cáucaso y el genéricamente denominado ex -Turquestán ruso, contribuyeron a la medicina, la construcción naval, iluminación y otros usos. En épocas recientes antes de descubrirse los yacimientos siberianos y árticos de petróleo y gas, el Cáucaso aportó una cuota importante del consumo soviético. Ello fue causa del intento alemán en conquistar dicha zona poniendo Stalingrado fin a este intento.

Los yacimientos conocidos y en proceso de prospección y explotación en Azerbaiján, Kazakstán y Turkmenia es posible que contribuyan a complementar en grado importante el abastecimiento proveniente del Cercano y Medio Oriente.

Irak a partir de la primera guerra del Golfo autorizó a empresas extranjeras –de ciertas naciones– a participar en una o más fases de la actividad petrolera. Entre las que aprovecharon esta apertura figuran Francia, Alemania, Japón y China. Obviamente no figuran al menos por sus matrices, empresas de EEUU y GB que conforman parte sustancial del sector a escala mundial. Esta situación más allá de los alegados control y desarme antiterroristas, explica porqué y quiénes son los más interesados en esta confrontación.

Ver relegada la participación en uno de los grandes productores mundiales con al presente las segundas mayores reservas conoci-

das no es una perspectiva aceptable cuando –por otra parte– se asumió parte sustancial de los costos de la primera guerra del Golfo y aun una proporción mayor en la subsiguiente etapa de control de exclusión aérea y embargo económico hasta el presente. El punto crítico –político y no técnico!– es por donde transportarlo. Los intereses, complejidades y riesgos son múltiples.

Por el Norte, el combustible no le es imprescindible a Rusia que a su vez no tiene al presente recursos para invertir en su producción fuera de fronteras. El traslado por el territorio de una gran potencia cuenta con antecedentes y posibilidades no del total agrado de productores, inversionistas y consumidores.

Al Oeste la vía Georgia-Turquía es la actual ruta mas aceptable políticamente. Ello no condice con la deseada diversificación de vías que redunde en mayor competencia, menores riesgos de dependencia y costos. La disposición de tropas de los EEUU en Georgia probablemente no sea ajena a la necesidad de orden y seguridad para garantizar el libre flujo del crudo y limitar por la intermediación presencial de una gran potencia, la inestabilidad histórica de la región.

El Sur esta flanqueado por Irak, Irán y la dupla Afganistán-Pakistán. Facilitar el paso por Irak e Irán colocaría los oleoductos a merced de grandes países productores a ser beneficiados solo marginalmente por el derecho de paso y contribuyendo por otro lado a verter en el mercado petrolero (por países actualmente extra-OPEP), volúmenes aptos a incidir en su precio. Afganistán como lugar de paso y Pakistán apto a cumplir esa función así como a consumir un volumen apreciable, serían el complemento adecuado del Cáucaso y Turquía. Para ello se requiere paz y estabilidad en ambos países y la región circundante. Esto último incluye un acuerdo de paz entre India y Pakistán por lo referente a Cachemira y libre abastecimiento del combustible a India, país

deficitario de ubicación estratégica en el flanco de los dos países primeramente nombrados.

El tercer punto de análisis se refiere al cuadrante representado no como vía única o principal, sino como posible ruta complementaria de exportación. Nos referimos al flujo hacia el Este hacia y por China. Esta podría absorber una parte importante de la producción centroasiática en vista de su déficit y previsiones de crecimiento.

3- China tiene probablemente una de las mayores si no la mayor reserva de carbón en el mundo. No es el caso respecto al petróleo que desde su área continental aún no ha podido garantizar el autoabastecimiento. Las mayores reservas conocidas en tierra firme se encuentran casualmente en el Oeste concretamente en la provincia de Sinkiang lindera con países Asia central. Empresas nacionales chinas por sí o asociadas a empresas de otros orígenes prospectan y contribuyen a su explotación estando situado el grueso del mercado consumidor en la antípoda costera –oriental– del país. Falta cuantificar sujeto a prolongadas y costosas exploraciones el potencial existente en su plataforma marina.

Dificultar el flujo por oleoductos desde Asia central obligaría a China a proseguir con un abastecimiento restringido, desde el Asia sudoriental (Indonesia, Birmania, Brunei) y desde otros dos orígenes a riesgo calculado. Uno vinculado al área del mar de la China del Sur que rodea los contestados islotes de las islas Spratly y adyacentes. El otro proveniente desde el Golfo Pérsico (Arábigo), vía Océano Índico y estrechos del SE asiático.

Ambas posibilidades tienen un denominador común representado por la necesidad de disponer de adecuadas marinas mercante y de guerra aptas a asegurar el abastecimiento y la defensa del:

a) dominio compartido o exclusivo sobre la zona petrolera de los islotes del mar de la China del Sur.

b) acceso a las fuentes proveedoras de petróleo del Golfo Pérsico y su transporte por vías,

b1) de alto grado de vulnerabilidad (estrechos)

b2) controladas por una potencia mundial (EEUU), una subsidiaria (GB) y una regional (India)

En este contexto la colaboración o neutralidad nipona para garantizar el libre tránsito son aspectos de una futura geopolítica del poder regional con proyecciones mundiales dada la segura perspectiva de China a pocas décadas plazo como potencia equilibrante de la actual hegemonía de EEUU. Indudablemente, el dificultar el paso de petróleo por vía terrestre desde Asia Central a China conjuntamente con un alto control de su exploración, explotación y transporte por terceros países y empresas en las fuentes mas importantes (Arabia Saudita, Irak, Irán y Asia Central), requerirá una visión dinámica y innovadora de las relaciones internacionales de China y su política de desarrollo militar.

La marina china se dinamizará en la medida en que la vía marítima sea la única o principal para acceder a combustible importado. En cuanto a su modalidad del desarrollo para accionar en el Índico, el objetivo estratégico lo representa sin duda la armada de EEUU. Gran Bretaña es apenas un apéndice secundario de aquella, sin capacidad para modificar sustancialmente esta situación.

El caso hindú pese a ser la primer potencia naval y militar regional del Índico, carga con una hipoteca geopolítica que no la harán proclive a interferir con los intereses chinos siempre y cuando éstos no sean incompatibles con sus objetivos estratégicos de India. Se caracteriza esta situación por la ausencia de acuerdos de paz fronterizos en zonas en litigio sino-hindú, control de las alturas del Himalaya por parte de China y acceso rápido y fácil a los centros neurálgicos hindúes (no a la inversa). Adicionalmente el flanco secesionista más

activo de India, centro del grueso de su producción petrolera, estrangulamiento geográfico representando la vía terrestre mas corta desde China al Índico e incluyendo zonas fronterizas en litigio, son sus provincias nororientales. No es razonable apostar a que entre ambas potencias –nucleares!- se configuren nuevas o amplíen existentes discordancias, insolubles por vía pacífica.

En consecuencia es al reto de la armada de EEUU al que deberá hacer frente China. La ausencia actual de bases en tierra firme (caso para EEUU y GB de Diego García y países adyacentes del Golfo), pone naturalmente en desventaja todo intento de equilibrar rápidamente las mutuas posibilidades, vista la cuasi inexistencia de portaaviones por parte de China. Todo acceso al Índico implicará por añadidura superar los escollos de la flota norteamericana del Pacífico, ver garantizado el paso por los Estrechos y equilibrar el poderío norteamericano ya estacionado en el Índico, de fácil acceso marítimo desde un NO controlado y un SO abierto.

4- En forma subsidiaria haremos seguidamente referencia a otros actores de este drama inminente.

Israel será uno de los ganadores de una reestructura general del contexto existente actualmente en el Cercano y Medio Oriente. Anulado el riesgo de un Irak supuestamente nuclearizado al igual que adalid de la causa palestina, la política israelí tendrá menos impedimentos para cristalizar acuerdos con regímenes distintos a los vigentes exigiendo nuevas modalidades de negociación.

Puede suponerse que la anulación del poder militar convencional y supuestamente no –convencional iraquí, sumado a su previsible reorientación política significará un reaseguro para la política expansionista israelí. No habrá otra potencia de 1ro. o 2do. orden –regional- que le haga frente. No obstante y salvo un reasentamiento poblacional de la actual mayoría palestina de los territorios ocu-

pados al Oeste del Jordán que implique su desplazamiento (Jordania, Irak, etc.), el problema de la paz seguirá siendo esquivo. La bomba demográfica islámico-palestina aún con inferioridad de condiciones materiales, sumada a la opinión mundial, será en el largo plazo tan efectiva como lo ha sido en Sud-África, Irlanda del Norte, Líbano y otros escenarios. La victoria pudiera ser pírrica. Si una de las metas encubiertas del conflicto es “ordenar” el tablero político, ideológico, social y económico del Cercano y Medio Oriente con vista a su potenciación en el marco de una economía globalizada, es de presumir que en el largo plazo dichas naciones con más coherencia en su política exterior y propósitos, inclinarán el platillo del poder en su favor. Ello, siempre y cuando la ambición israelí quede circunscrita al establecimiento de un statu quo post-bellum que impida innovar en las actuales condiciones de relacionamiento, seguridad y equidad de todos los pueblos de la región.

Turquía como estado laico de mayoría islámica vería amortiguada la presión ortodoxa (fundamentalista), para revertir el vigente modelo originado en la década de 1920 por K. Atatürk. Al ver reducida su presión en su flanco sico-social i.e. ideológico-jurídico interior, podrían darse mayores posibilidades a mediano plazo en sus ambiciones de ingreso a la Unión Europea.

El caso turco se plantea en un contexto de escenarios múltiples:

- a) membresía plena en la OTAN
- b) aspiración a membresía en la Unión Europea
 - b.1) necesidad de readecuación político-institucional, civil y agrícola
 - b.1.1) control civil y laico de los estamentos militar y religioso
 - b.2) reducción del protectorado sobre el Chipre turcófono
 - b.3) suspicacia por su aparente rol de cabeza de puente de EEUU

b.4) peso demográfico de dicha nación – no cristiana ni racialmente perteneciente a los troncos principales europeos – que la transformaría en la de más peso electoral a partir del 2020.

c) el problema curdo

d) aspiración a liderar el ámbito racial-lingüístico turanio del Medio Oriente y Asia central.

Arabia Saudita vería reacomodada negativamente su hegemonía petrolera y tipo de régimen. Un Irak y acaso un Irán más dúctiles – sin hablar de Asia-Central – quitarán poder a la monarquía saudí y su sustento espiritual el wahabismo religioso (fundamentalista). Por añadidura un cambio de régimen político, jurídico y cultural en Irak generará ondas de choque en otro jugador del área, Irán.

Probablemente las reservas de petróleo y gas iraníes se encuentren entre las más importantes del mundo. Su régimen pese a un claro debilitamiento ideológico comparado a sus orígenes (Khomeini), es uno de los pocos que han salido victoriosos de una confrontación con EEUU. El bloqueo económico que le fue impuesto aunque atenuado a lo largo de los años, permite suponer que la participación norteamericana en negocios con Irán, haya estado por debajo del potencial a que pudiera aspirar. Como una de las potencias claves del Medio Oriente, con autonomía energética, buenas relaciones políticas y comerciales con casi todo el mundo y un territorio y población de tamaños apreciables, no está tan sujeta a presiones político-militares o económicas como Irak, Corea del Norte o Cuba para citar casos actuales. Su eventual intención en desarrollar armas no-convencionales sería menos proclive a limitaciones y retaliaciones visto el ejemplo de sus vecinos orientales, Pakistán e India. El desenlace de la guerra con Irak ha de tener notoria influencia en Irán. Con tropas norteamericanas acantonadas en algunos países centroasiáticos, Georgia, Afganistán y el Golfo, el cerco no deja de ser

impresionante justificando el reevaluar políticas y alianzas. Dada la extensión prevista para el presente aporte a la Revista Naval, nos comprometemos a profundizar en los puntos anteriores de ser ello de interés para los lectores.

5- No se presume factible que la 2da. Guerra del Golfo contra Irak admita una prolongación excesiva en el tiempo. Un segundo Vietnam o acciones mas allá de un par de semanas no sería políticamente viable ni por el caso, militarmente necesario. En esto pueden manejarse los siguientes aspectos:

- absoluta y desproporcionada superioridad tecnológica y de materiales de EEUU
- imposibilidad económica y tecnológica

por parte de Irak en desarrollar armas convencionales o no-convencionales en cantidad, medios de transporte y precisión de impacto.

- naturaleza geomilitar del tercio central de Irak aun bajo control de su gobierno central y donde se desarrollará el grueso de las acciones

- ausencia de suficiente apoyo político internacional y casi total por lo que se refiere a potencias vecinas con fácil acceso logístico a Irak, voluntad política en proveerle abastecimientos y disponibilidad adecuada de los mismos.

- dificultad sico-social (mas allá de militar), para encarar una guerra de desgaste de largo aliento y baja intensidad.



AMENAZAS Y CONFLICTOS EN LA HIDROGRAFIA MUNDIAL

por Luis Fernando Furlan

Luis Fernando Furlan es Guardiamarina (RN) de la Armada Argentina. Licenciado en Historia. Docente en la Universidad del Salvador y en la Universidad Argentina John F. Kennedy. Docente investigador en la Cátedra de Estudios de la Defensa y la Seguridad (Universidad del Salvador). Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Perú), del Instituto Nacional Browniano, del Instituto de Historia Militar Argentina y de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial e integrante del Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia. Disertante en jornadas y simposios nacionales e internacionales de historia marítima y naval. Ha publicado artículos en la Revista Del Mar (Argentina), Boletín del Centro Naval (Argentina), Revista Naval (Uruguay), Revista Derroteros de la Mar del Sur (Perú), Revista de Historia Marítima (Ecuador) y Revista de Historia Naval (España).

El mundo contemporáneo nos muestra que los espacios oceánicos, marítimos y fluviales continúan siendo escenario de choques y conflictos al estar permanentemente expuestos y sometidos a múltiples amenazas, a saber, enfrentamientos entre Estados, terrorismo, narcotráfico, insurgencia, nacionalismos, piratería, tráfico ilícito e ilegal y desastres ecológicos, cuyos efectos y consecuencias pueden alterar y poner en peligro la estabilidad y seguridad internacional.

Hemos optado por seleccionar una serie de acontecimientos puntuales ocurridos en diferentes momentos los cuales, considerados en su correspondiente contexto, nos servirán para desarrollar y reflexionar sobre lo expuesto anteriormente. Dichos acontecimientos han sido agrupados y enumerados de acuerdo a las áreas en donde se produjeron, señalando que muchas de estas últimas se han caracterizado tradicionalmente por su inestabilidad y sensibilidad.

COLOMBIA

Desde 1948 Colombia sufre un durísimo conflicto interno en el cual se hallan enfrenta-

dos el gobierno legal y diferentes grupos insurgentes guerrilleros. A partir de 1964 la violencia fue adquiriendo una intensidad alarmante que no ha cesado hasta nuestros días. Actualmente, la insurgencia que lleva adelante la lucha contra el gobierno central está representada fundamentalmente por la Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC, marxistas) y en menor medida por el Ejército de Liberación Nacional (ELN, guevarista), debiendo destacarse la existencia de un grupo paramilitar de extrema derecha, las Autodefensas Unidas de Colombia, encarnizado enemigo de las guerrillas izquierdistas mencionadas.

A fines de 1998 el Presidente Andrés Pastrana concedió a las FARC una zona desmilitarizada de 42.139 km². en el Sur del país para iniciar negociaciones de paz que concluyeran satisfactoriamente, pero el 9 de enero de 2002 el diálogo se rompió y la guerra prosiguió. Cabe señalar que pese a las tratativas de paz durante esos años ambas partes continuaron reforzando intensamente su capacidad bélica total.

La situación actual nos muestra a las FARC con alrededor de 21.000 hombres distribuidos entre 60 y 73 frentes y al ELN con sus 5.000 efectivos desplegados en 36 frentes; por su parte, las Fuerzas Armadas gubernamentales, más numerosas, adiestradas y equipadas, totalizan unos 128.000 hombres.

La extensa e intrincada red fluvial del país agrega al conflicto colombiano un importante componente naval, pues los ríos son claves para las operaciones militares en regiones selváticas, inhóspitas, lejanas y de difícil acceso por tierra al no existir rutas ni caminos adecuados, permitiendo a la vez mejorar las comunicaciones, desplazamientos y transporte de tropas, armamento y equipos y penetrar profundamente en territorio del respectivo enemigo. Tampoco debe olvidarse que Colombia posee relevantes fronteras fluviales con sus países limítrofes (Panamá, Venezuela, Brasil, Perú y Ecuador) que pueden resultar muy útiles al servir como eventuales vías de escape y de contrabando de armas y provisiones para los grupos guerrilleros, incitando a las autoridades colombianas y de los gobiernos vecinos a afirmar e intensificar la vigilancia y control de los espacios periféricos bañados por los distintos ríos.

Por lo expuesto, es evidente que el dominio o control de las numerosas vías fluviales colombianas se presenta como uno de los objetivos estratégicos prioritarios para todas las partes en conflicto.

Las Fuerzas Armadas de la República han levantado, gracias al importante apoyo económico y militar de Estados Unidos, la poderosa y sofisticada base de Tres Esquinas, ubicada en la confluencia de los ríos Caquetá y Ortegua, al Sur de la zona desmilitarizada, que se ha transformado en el principal establecimiento militar del país y que tiene como misión apoyar la realización de operaciones de vigilancia, defensa y ataque en torno a la zona desmilitarizada, un área surcada por multitud de vías fluviales. Más al Sur de Tres Es-

quinas y a orillas del río Putumayo, las Fuerzas Armadas cuentan con Puerto Leguizamo, estratégica posición fluvial cuya tarea consiste en cerrar a las FARC el acceso a Perú y Ecuador a través de dicho río, pues ambos países sirven a aquel grupo guerrillero como santuarios o lugares de descanso y abastecimiento. Para la lucha en los ríos colombianos, sobre todo en los del Sur, se ha creado una Brigada Fluvial integrada por 3.000 Infantes de Marina especialmente entrenados por Estados Unidos y que cuenta con una escuadrilla de lanchas rápidas.

La magnitud del despliegue naval descrito demuestra la importancia que el gobierno y las autoridades de Defensa y castrenses le han otorgado al complejo y denso teatro de operaciones fluvial y la imperiosa necesidad de evitar que la insurgencia, cada vez más poderosa militarmente, pueda hacerse fuerte también allí. Una muestra de que esto podría ser perfectamente posible, la constituye el descubrimiento y secuestro por parte de las autoridades centrales de una embarcación blindada que había sido construida para el ELN y que iba a ser utilizada para operar y luchar en el río Magdalena, uno de los más importantes del país; dicha embarcación era conocida como el «acorazado», tenía 20m. de eslora y 3,50m. de manga, podía transportar 40 personas y estaba armada con 16 piezas de artillería¹. De haber entrado el «acorazado» en acción, el ELN hubiera podido disputar los ríos a las fuerzas gubernamentales y tal vez modificar un poco y en su provecho la situación estratégica en el escenario fluvial; además, junto con el potencial que tenía, debe observarse que las eventuales incursiones del «acorazado» por una verdadera telaraña de ríos hubieran asestado algunos golpes de mano al enemigo, empeñando a éste en su búsqueda y distrayendo y dispersando tropas y embarcaciones, con el riesgo de que

1. Clarín, 8 de setiembre de 2000, internacionales, p. 34.

esto hubiera dejado flancos descubiertos o debilitados en algunos puntos claves del teatro de operaciones.

El narcotráfico, otro importante y decisivo protagonista del conflicto colombiano y excelente «aliado» de la insurgencia (sobre todo de las FARC), viene demostrando desde años su ingenio y lo mucho que han aumentado sus recursos y capacidad tecnológica. Los narcotraficantes colombianos también han recurrido de manera sorprendente al factor naval para sus actividades, utilizando submarinos para el transporte de drogas. Esta inusual práctica se remonta a la década del 80, cuando los cárteles de Cali y Medellín utilizaron pequeños submarinos que transportaban limitadas cantidades de droga hasta buques madre, pero todos ellos fueron descubiertos y apresados en aguas del Mar Caribe entre 1985 y 1986². Posteriormente, en los años 90, el narcotráfico volvió a repetir el uso de submarinos para traficar estupefacientes, pero fracasó en sus proyectos: en setiembre de 1994 se descubrió uno abandonado que tenía capacidad para almacenar unas 2 toneladas de droga, luego fue ubicado en Cartagena otro submarino construido con fibra de vidrio y que alcanzó a operar, y finalmente, se descubrió en Barranquilla una embarcación submarina artesanal en plena construcción³. Estos hallazgos nos indican que en esos años, los narcotraficantes habían tomado al Mar Caribe como escenario de sus operaciones, apoyándose en las ciudades ribereñas (Cartagena y Barranquilla) para sostén logístico y como centros de coordinación. La red se completaba en alta mar con buques principales que recibían la droga llevada por los submarinos para luego exportarla hacia Estados Unidos y otros puntos.

Años más tarde, en setiembre de 2000, la policía colombiana dio un golpe extraordina-

rio: a principios de mes descubrió en una bodega transformada en astillero clandestino (en Facatativá, cerca de Bogotá) un espectacular submarino que estaba siendo construido por los narcotraficantes para el transporte de droga. Este submarino era totalmente diferente a los utilizados años atrás ya que sus dimensiones y capacidad eran mucho mayores (30m. de eslora; 3,50m. de manga; 3,50m. de puntal; espacio para alojar entre 10 y 12 tripulantes y capacidad de almacenar 200 toneladas de cocaína), destacándose además que en su construcción (avanzada en un 40%) se estaba aplicando sofisticada tecnología rusa y su costo total alcanzaría aproximadamente unos 10 millones de dólares.

Se suponía que hacia fin de año estaría terminado; por último, sería transportado camuflado en vehículos especiales hasta la costa para comenzar a operar en el mar*.

Es evidente, por lo que hemos apreciado, que tanto la insurgencia como el narcotráfico, peligrosamente complementados entre sí a la perfección y cada vez más poderosos en lo bélico, material y tecnológico, son capaces de proyectar sin mayores inconvenientes sus operaciones no solamente sobre la vasta red fluvial colombiana (y abarcar así gran parte de la Cuenca del Amazonas) sino también hacia el Mar Caribe y el océano Pacífico, provocando el obvio debilitamiento del Estado colombiano, y de no tomarse las precauciones correspondientes, la regionalización del conflicto y su eventual posterior ampliación a escala continental, con todas las impensadas consecuencias que ello podría tener para el futuro de América.

CUENCA DEL PLATA

Continuando en el continente americano, abordaremos ahora algunas cuestiones rela-

2. La Nación, 8 de setiembre de 2000, exterior, p. 2.

3. Clarín, 8 de setiembre de 2000, internacionales, p. 34

* En el momento de su hallazgo, la policía encontró el astillero sin gente. Ver La Nación, 8 de setiembre de 2000, exterior, p. 2 y Clarín, 8 de setiembre de 2000, internacionales, p. 34.

cionadas con la Cuenca del Plata, específicamente la situación existente en la Triple Frontera y en el río Alto Paraná.

La denominada Triple Frontera es el punto en donde confluyen las ciudades de tres países: Puerto Iguazú (Argentina), Foz de Iguazú (Brasil) y Ciudad del Este (Paraguay). Dicha zona es considerada desde hace varios años como una suerte de «paraíso» para todo tipo de actividades delictivas: contrabando, tráfico de armas y de drogas, lavado de dinero, introducción de automóviles robados, falsificación de documentación, etc..., como así también un lugar que serviría, supuestamente, de refugio, descanso, apoyo y financiamiento para grupos terroristas del Cercano Oriente. Esto último llevó al gobierno argentino a concentrar su atención sobre la Triple Frontera por suponer que desde la misma se dio apoyo para realizar los atentados que en Buenos Aires destruyeron la Embajada de Israel (1992) y la Asociación Mutual Israelita Argentina (AMIA) en 1994. Esta sospecha de vinculación entre el terrorismo del Cercano Oriente y la Triple Frontera aumentó espectacularmente con los impresionantes atentados del 11 de setiembre de 2001 en Nueva York (Torres Gemelas) y Washington (Pentágono).

La porosidad y permeabilidad de la Triple Frontera y el insuficiente control existente, son las causas que han permitido la fácil propagación de las múltiples operaciones delictivas allí efectuadas y la supuesta transformación de la zona en un santuario del terrorismo internacional. Estas últimas circunstancias, sumadas a los atentados del 11 de setiembre en Estados Unidos, han incrementado notablemente las tareas de control, vigilancia e inteligencia en la Triple Frontera. Por ser esta una zona de neta configuración fluvial, al ser bañada por los ríos Alto Paraná e Iguazú, es claro que las actividades de la Armadas y de las fuerzas de seguridad fluvial pertenecientes a los tres países son de una importancia

fundamental, ya que deberán vigilar y patrullar aguas no siempre bien protegidas y evitar que delincuentes, mafias y supuestos terroristas utilicen los ríos para sus desplazamientos, operaciones y el tráfico de mercadería ilegal y objetos sospechosos o peligrosos. Respondiendo justamente a todas estas inquietudes, e inmediatamente después de producidos los atentados sobre las Torres Gemelas y el Pentágono, la Prefectura Naval Argentina, para prevenir eventuales actos terroristas sobre objetivos argentinos, envió hacia la Triple Frontera a efectivos de su Agrupación Albatros, aunque fuentes de la misma Prefectura informaron que no debían descuidarse otras áreas igualmente sensibles como el Río de la Plata y el Delta del Paraná por el hecho de que «en forma similar al caso aéreo, buques de carga o pasaje podrían ser desviados y utilizados contra otros buques, canales de acceso a Buenos Aires o áreas de operación con explosivos o contaminantes⁴, para lo cual se implementaron los correspondientes controles especiales.

En cuanto al río Alto Paraná, diremos que sus aguas, de no tomarse las medidas de seguridad adecuadas, podrían llegar a ser cada vez más peligrosas e inseguras por la inquietante práctica de la piratería. En marzo de 2002 una fuente periodística argentina dio a conocer la noticia de que una banda de aproximadamente 25 piratas paraguayos, dotados de lanchas rápidas y sofisticado armamento, realizaban audaces operaciones en el Alto Paraná teniendo a la región en permanente alerta y conmoción. El objetivo de estos piratas consistía en atacar y abordar las grandes barcas que navegan aquellas aguas para robar sus cargamentos de soja destinados a la exportación, que luego ellos venden ilegalmente en Paraguay. El 20 de marzo de 2002 dicha banda intentó apoderarse de tres barcas que

4. Clarín, 23 de setiembre de 2001, política internacional, p. 30.

transportaban una importante carga de soja paraguaya valuada en unos 10 millones de dólares, hecho que tuvo lugar en el puerto de San Gotardo (en la provincia de Misiones), donde la empresa argentino - chilena UABL cuenta con una estación de transferencia para facilitar las maniobras de las embarcaciones. Ante la amenaza, los tripulantes de las barcas pidieron auxilio a la Gendarmería Nacional, que acudió con los integrantes del escuadrón de la cercana localidad de Puerto Rico originándose un tiroteo entre piratas y gendarmes, quienes apresaron a dos de los delincuentes logrando escapar a nado los restantes⁵. En diferentes puntos del Alto Paraná existen puertos privados donde varias empresas multinacionales se dedican al comercio exportador de soja y las actividades de transporte fluvial; en la zona donde se ubica San Gotardo, dado la estrechez de las costas y la existencia de remansos, los piratas concentran la mayoría de sus ataques según informó el citado periódico.

Dada la debilidad de las fronteras fluviales en algunos sectores de la Cuenca del Plata y por toda la problemática ya comentada, luego de diciembre de 1999 el Jefe del Estado Mayor General de la Armada Argentina consideró como muy necesario que dicha Institución tuviera una presencia más efectiva en el área naval rioplatense; para ello inauguró en setiembre de 2001 el Apostadero Naval Posadas (Misiones) como núcleo operativo y logístico en aquel lejano sector de Argentina, se trasladó el Batallón N° 3 de Infantería de Marina desde La Plata a Zárate, se incorporaron lanchas rápidas y los buques multipropósito Ciudad de Zárate y Ciudad de Rosario y se consideraron como medios claves para actuar en el escenario fluvial asignado los patrulleros Murature y King y algunos helicópteros. El flamante Apostadero Naval Posadas quedará subordinado al Comando del

Area Naval Fluvial, con sede en Zárate, clara evidencia de la importancia que la Armada Argentina ha dado a la zona del Delta del Paraná y a los cursos fluviales del Noreste argentino, que a su vez se comparten con las vecinas Repúblicas de Paraguay y Brasil.

Lo señalado respecto a la Triple Frontera y al Alto Paraná, nos permite apreciar los tipos de amenazas que pueden presentarse en la Cuenca del Plata, amenazas que de ningún modo deben descuidarse, pues de no afrontarlas correctamente (por ejemplo, afirmando la coordinación y cooperación regional en materia de control y vigilancia) puede ponerse en grave peligro la seguridad y el desarrollo económico de todo el Mercosur.

AFRICA

Azotado por múltiples problemas (miseria, pobreza, hambre, enfermedades, SIDA, corrupción, inestabilidad, subdesarrollo, guerras, etc...), Africa es el más desamparado y olvidado de todos los continentes.

Entre las muchas áreas peligrosas o potencialmente peligrosas del continente que tienen relación con los temas tratados en este artículo, hemos optado por seleccionar el Golfo de Guinea y el Cuerno de Africa.

El Golfo de Guinea, bañado por las aguas del Atlántico Sur y cuyo litoral oceánico comparten varios países, se ve constantemente amenazado por diferentes peligros de diversa magnitud como ser el tráfico ilegal de personas, la piratería y las impensadas repercusiones y alternativas de los conflictos bélicos regionales.

Uno de los males más preocupantes del Golfo de Guinea lo constituye el accionar de redes, organizaciones e individuos sin escrúpulos que se dedican al tráfico clandestino de seres humanos a través de las fronteras africanas, lo que tiene su más común y patética expresión en el comercio o trata de niños esclavos. Esta repudiable actividad, muy intensa en el Africa Occidental y Central, aprovecha la ignorancia y pobreza de muchas pobla-

5. La Nación, 23 de marzo de 2002, p. 16

ciones del continente (caso Benin y Togo) lo que incita y obliga a los padres a vender sus hijos (de entre 4 y 18 años) a los denominados agentes de colocaciones (los traficantes de esclavos) por un valor estimado entre 15 620 dólares, quienes con las falsas promesas de atenderlos cuidadosamente, enviarlos a la escuela y conseguirles trabajo bien remunerado en países africanos más ricos, lo que les permitiría a su vez pasar dinero a sus padres, los destinan como esclavos para servicios domésticos o bien para trabajar en las plantaciones de cacao, café y caña de azúcar de Costa de Marfil, Nigeria, Camerún y Gabón, donde son sometidos a duros castigos y abusos de todo tipo. Los traficantes venden los niños a los dueños de las plantaciones por una suma aproximada de 480 dólares cada uno. Tampoco es extraño que los niños reclutados sean enviados a integrar grupos guerrilleros que luchan en distintos puntos del continente (caso Sierra Leona). Dado las extensas, solitarias y muy poco protegidas costas del Golfo de Guinea, donde existen numerosos y pequeños puertos de difícil localización, el tráfico de niños es efectuado frecuentemente por el Atlántico meridional.

Un ejemplo de lo expresado anteriormente tuvo lugar en los primeros meses de 2001 cuando diferentes medios periodísticos informaron que el 30 de marzo había zarpado de Cotonou (Benin) el buque Etireno (de bandera nigeriana pero fletado por empresarios benineses) transportando entre 28 y 250 niños esclavos (según las fuentes), que al no serle permitido fondear en los puertos de Libreville (Gabón) y Duala (Camerún) efectuó una dramática travesía por el sector Oriental del Golfo de Guinea con su desdichado «cargamento», aparentemente con problemas para fondear y con riesgo de escasearle agua, alimentos y combustible. El buque regresó finalmente a Cotonou a mediados de abril, procediéndose a la detención del Capitán y sus hombres y al restablecimiento de los ni-

ños, confirmándose luego efectivamente que eran destinados a trabajar en Gabón. Durante la navegación se expresaron diversas hipótesis sobre la verdadera ubicación del Etireno y se especuló que el Capitán había arrojado a los niños al océano para borrar toda evidencia o que para burlar a las autoridades empeñadas en su búsqueda se había trasladado a los pequeños a otro barco, lo que da señal de los eventuales medios que podían disponer los traficantes y de las posibles operaciones de diversión a emplearse.

La esclavitud infantil en determinadas regiones de Africa, inaudita en pleno siglo XXI, es todavía un problema de difícil solución para los gobiernos del continente. En Benin, por ejemplo, se intercepta en algunos casos la trata de niños a través de las fronteras terrestres y del océano pero sin lograr erradicarla por completo.

Las aguas del Golfo de Guinea también son un escenario donde los actos de piratería ocurren con frecuencia, especialmente en las costas y puertos de Nigeria, Camerún, Liberia, Sierra Leona y Costa de Marfil. Allí los piratas atacan al abordaje buques fondeados o bien que navegan a baja velocidad costa afuera, preferentemente de noche y portando armamento más bien sencillo tal como facas y alfanjes. En algunos casos, los tripulantes del barco asaltado son heridos si presentan resistencia. Es obvio que de no tomarse las correspondientes medidas de seguridad, la piratería puede transformarse en una práctica molesta que llegará a entorpecer el comercio y la economía de la zona del Golfo de Guinea y de Africa en general.

Otras circunstancias que eventualmente pueden convertir al Golfo de Guinea en un escenario de conflicto, son las impensadas alternativas que puedan derivarse de las muchas guerras que estallan en el continente, teniendo en cuenta que dichas guerras tienen un componente fuertemente cultural, étnico, tribal y religioso que desborda fronteras y que

si se inician en un país determinado no asumen un carácter eminentemente interno, sino que por el contrario la tendencia más común es que el conflicto se amplíe, haciéndose regional y que atraiga e involucre a los países vecinos y cercanos. Esto último es lo que tal vez puede suceder con la guerra interna que comenzó en la República de Costa de Marfil a fines de setiembre de 2002, ya que además de la presencia de tropas francesas y estadounidenses y de un contingente de ayuda militar enviado por Nigeria, la situación puede descontrolarse totalmente como sucedió poco tiempo atrás en Liberia y Sierra Leona y hacer participar en el conflicto a vecinos tales como Burkina Fasso, Ghana y la en su momento anárquica Liberia. Con tantos participantes actuantes o potenciales, las aguas del Golfo de Guinea pueden convertirse en significativo teatro de operaciones naval, por el trazado de importantes líneas de abastecimiento de armamento y pertrechos para destinar a uno u otro bando del conflicto marfileño que sean o puedan ser apoyados por aquellos. Recordemos que esto mismo sucedió, por ejemplo, en la guerra civil de la República de El Salvador, en América Central, cuando el Frente Farabundo Martí de Liberación Nacional era apoyado con armamento enviado a través del Pacífico por el Frente Sandinista de la vecina República de Nicaragua.

Situado en el Noreste del continente, el denominado Cuerno de Africa es una de las más pobres y convulsionadas regiones africanas. Está integrado por los siguientes países: Etiopía, Eritrea, Djibuti y Somalia y ocupa una posición geográfica clave dentro de las líneas oceánicas de abastecimiento de petróleo del Golfo Pérsico hacia Estados Unidos y Occidente. De todos los componentes del Cuerno de Africa, Somalia es indudablemente el más caótico pues se encuentra en pleno desorden desde 1991 y dividido en multitud de milicias, clanes y señores de la guerra que luchan entre sí, sin que el poder central pueda

controlar el país. Recordemos que en 1993 Estados Unidos sufrió en Somalia el derribo de un helicóptero y la muerte de un grupo de integrantes de las Fuerzas Especiales durante la fallida «Operación para el Retorno de la Esperanza» ordenada por el entonces presidente George Bush. Además, es uno de los países donde supuestamente podría estar escondido Osama Bin Laden, una figura muy popular allí.

Según información de la Organización Marítima Internacional, las aguas de Somalia son unas de las más peligrosas y anárquicas del mundo por la extraordinaria proliferación de la piratería, realizada por los miembros de las muchas facciones allí existentes; por ejemplo, a fines de julio de 2002 fueron asaltados y secuestrados cuatro buques petroleros, uno de ellos británico que se dirigía desde Dubai (Emiratos Arabes Unidos) a Sudáfrica⁶. De más está decir que un país prácticamente anárquico como Somalia, con piratas sumamente peligrosos, con aguas caóticas en extremo y para colmo ubicado en la encrucijada de importantes vías oceánicas, puede dificultar seriamente el abastecimiento petrolero al mundo Occidental y convertirse en un nuevo campo de enfrentamiento entre Estados Unidos y el terrorismo (y los grupos que supuestamente lo apoyan), tal como sucedió en Afganistán.

CERCANO ORIENTE

Desde hace décadas, el Cercano Oriente es una de las regiones más violentas e inestables del mundo y constituye el escenario en donde se desarrolla el enfrentamiento entre el pueblo palestino, que lucha por obtener su independencia y la creación de un estado propio, y el Estado de Israel, que busca la protección de sus fronteras y su supervivencia misma.

Para hacer frente a la enorme supremacía bélica israelí, los palestinos, agrupados en la Organización para la Liberación de Palestina

6. Clarín, 12 de agosto de 2002, p. 22.

(OLP) que dirige el veterano líder Yasser Arafat, han planteado una estrategia y táctica de lucha eminentemente terrestre y urbana, aunque en dos oportunidades bien concretas lograron proyectar sus ataques hacia las aguas del Mar Mediterráneo.

El 3 de octubre de 1985, el crucero de pasajeros italiano Achille Lauro, de 23.629 toneladas y con 1.100 personas a bordo entre pasajeros y tripulantes, zarpó de Génova para realizar un viaje de once días por el Mar Mediterráneo con escalas en Nápoles, Siracusa, Alejandría, Port Said, Chipre, Rodas y Grecia, desde donde se regresaría finalmente a Italia. El día 7 el Achille Lauro atracó en el puerto egipcio de Alejandría, donde varios pasajeros desembarcaron para realizar una excursión a El Cairo y las pirámides para luego volver a embarcar en la próxima escala del buque que era Port Said.

En la misma noche del 7, luego de zarpar de Alejandría, el Achille Lauro fue capturado y secuestrado por un comando de cuatro palestinos que se hallaban a bordo. Los secuestradores, que portaban armas automáticas y explosivos, pertenecían al Frente de Liberación de Palestina y no compartían totalmente la línea política de Yasser Arafat. El objetivo de los secuestradores consistía en presionar para lograr la liberación de 50 palestinos detenidos en Israel y de otros compañeros presos en Italia, amenazando con asesinar a los rehenes (comenzando por los estadounidenses) y con volar el buque si sus demandas no eran atendidas y satisfechas.

Conducido por el audaz comando palestino, el Achille Lauro (que tenía un total de 511 rehenes a bordo) navegó por el Mediterráneo Oriental recorriendo aguas y costas de Líbano y Siria e incluso se pidió permiso a las autoridades de este último país para atracar en el puerto de Tartus, lo cual fue rechazado. Finalmente, luego de una corta y dramática travesía, el buque regresó a Port Said, en Egipto.

El secuestro del Achille Lauro fue inmediatamente repudiado por Yasser Arafat y otros grupos árabes (la OLP negó toda complicidad o participación en el asunto) y generó además un importante despliegue aéreo y naval en el Mediterráneo, especialmente por parte de Egipto y la VI Flota de Estados Unidos (que contaba con 25 unidades, entre ellas el portaaviones Saratoga). Para encontrar una solución a la crisis, Yasser Arafat envió una delegación de la OLP al Achille Lauro para dialogar con los secuestradores y lograr la liberación del barco, interviniendo también personalmente en dichas negociaciones algunos funcionarios egipcios e italianos.

El 10 de octubre el Achille Lauro se entregó en Port Said; aquí los secuestradores se rindieron y obtuvieron de las autoridades de Egipto unos salvoconductos para abandonar este país. Luego, el avión egipcio que llevaba a los secuestradores hacia Túnez fue interceptado y desviado por cazas estadounidenses hacia Sicilia donde fue obligado a aterrizar, procediéndose a la inmediata detención de los cuatro palestinos culpables del apresamiento del crucero italiano.

El caso del Achille Lauro, sólo comparable con el secuestro del transatlántico de pasajeros portugués Santa María en 1961, causó gran conmoción en todo el mundo y fue un acontecimiento prácticamente inédito en su momento. Dicho acto, en donde se mezcló piratería y terrorismo, tuvo una clara finalidad política y debe ser encuadrado dentro del conflicto árabe - israelí del Cercano Oriente.

Debemos igualmente destacar algunas circunstancias importantes que rodearon el secuestro del Achille Lauro: pocos días antes del hecho, se produjo un ataque aéreo israelí sobre las oficinas de la OLP en Túnez; entre los críticos días 7 y 10 de octubre se sometió a enorme presión política y diplomática a los gobiernos de Italia, Estados Unidos, Israel y Egipto, países inevitablemente involucrados en el asunto Achille Lauro; Yasser Arafat, que

contribuyó para la feliz culminación del caso, estaba en esos momentos por viajar a Nueva York para tratar en las Naciones Unidas sobre un nuevo proceso de paz para el Cercano Oriente y de no haberse producido el asesinato de uno de los rehenes (cuyo cuerpo fue arrojado al mar frente a Siria) seguramente hubiera obtenido muchos puntos a favor por su exitosa negociación con los secuestradores, lo que le habría permitido encarar con mejores perspectivas sus gestiones ante la ONU; por otra parte, el periódico israelí «The Jerusalem Post»⁷, informó que al parecer el comando palestino planeó en principio apoderarse del crucero de pasajeros noruego Viking Sky, en donde viajaba Maureen Reagan, hija del Presidente de Estados Unidos Ronald Reagan, pero dadas las estrictas medidas de seguridad tomadas en ese barco, optaron finalmente por el Achille Lauro.

«Queda en la evidencia la incapacidad del mundo Occidental para prevenir el terrorismo, pero al tiempo, la existencia de terroristas atípicos, inciertos...»⁸ Este comentario fue realizado en octubre de 1985 con motivo del secuestro del Achille Lauro. Por lo visto en los años que siguieron a aquel acontecimiento, en verdad Occidente ha avanzado poco en la materia, sin poder encontrar todavía una solución firme al problema del terrorismo internacional, que continúa operando en todo el mundo con absoluta tranquilidad y eficacia, extendiendo además sus actividades hacia objetivos cada vez más relevantes y sorprendentes, a la vez que los terroristas, cuyo ingenio no conoce límites, han sabido aprovechar a la perfección recursos y técnicas de alta complejidad y peligrosidad.

Tiempo después, a fines de noviembre de 2002, una lancha patrullera israelí de 20m. de

eslora se hallaba navegando una noche en aguas cercanas a la Franja de Gaza, cuando sufrió un ataque perpetrado por dos jóvenes palestinos que tripulaban un bote pesquero, quienes intentando colisionar contra aquella hicieron detonar los explosivos que tenían a bordo, causando solamente heridas a cuatro soldados israelíes. El grupo Jihad Islámica se atribuyó la responsabilidad de este audaz ataque, en el que murieron los dos individuos que lo llevaron a cabo.

Los dos acontecimientos descriptos trasladaron a las aguas del Mediterráneo Oriental el conflicto del Cercano Oriente abandonando así su carácter exclusivamente terrestre, a la vez que demostraron los nuevos recursos aplicados por los palestinos para asestar golpes punzantes al Estado de Israel y a sus aliados Occidentales.

GOLFO DE ADEN

El Golfo de Aden resguarda el sector meridional de la Península Arábiga y el extremo Sur del Mar Rojo, siendo el paso obligado para todo buque que navega desde y hacia el Canal de Suez y el sitio por donde también se abastece a Europa Occidental y Estados Unidos del petróleo procedente de los países del Golfo Pérsico.

Los pequeños botes tripulados y cargados de explosivos, que son utilizados para embestir contra blancos navales de Occidente y que de alguna manera recuerdan los procedimientos empleados en los antiguos brulotes, hicieron su aparición recientemente en aguas del Golfo de Aden, pudiendo afirmarse que ya constituyen un recurso habitual y que serán sin duda cada vez más aplicados en el futuro debido a las dificultades para prevenir sus ataques y a los inesperados e incalculables efectos que son capaces de producir.

El primer ataque con las características señaladas tuvo lugar el 12 de octubre de 2000 en el puerto de Aden (Yemen), uno de los más importantes de la región y muy utilizado por

7. Nota reproducida en La Nación, 10 de octubre de 1985, exterior, p. 5.

8. La Nación, 10 de octubre de 1985, exterior, p. 5.

la V Flota de Estados Unidos para tareas logísticas.

Luego de atravesar el Canal de Suez, el destructor estadounidense Cole, que se dirigía hacia el Golfo Pérsico para realizar tareas de vigilancia sobre Irak y asegurar el cumplimiento de las sanciones impuestas sobre este país, hizo escala en el puerto yemenita de Aden el 12 octubre de 2000 a fin de cargar combustible antes de continuar su navegación. Mientras se realizaban las operaciones de amarre para atracar frente al muelle, el Cole fue chocado por un bote de goma repleto de explosivos. La potente explosión provocó un gran agujero de 5m. de alto por 10m. de ancho en el casco a la altura de la línea de flotación sobre la banda de babor, afectando seriamente salas principales y auxiliares de máquinas y causando 17 muertos, 39 heridos y más de 10 desaparecidos. La explosión fue atribuida por Estados Unidos y el gobierno de la República de Yemen a un acto o atentado terrorista efectuado por un comando suicida de dos individuos de origen árabe, que murieron al hacer detonar la carga de 250 kilos de explosivos que llevaban a bordo de su bote. Las acusaciones apuntaron inmediatamente a la red Al Qaeda, creada y liderada por el multimillonario saudita Osama Bin Laden.

El destructor Cole (eslora, 142m.; manga, 18m.; desplazamiento, 8.400 toneladas; velocidad, 31 nudos; tripulación, 320 personas) es uno de los más modernos y sofisticados de la Armada estadounidense. Entró en servicio en 1996 y cuenta con sistemas de radares de alta precisión y equipos de defensa antiaérea por computadoras, siendo especialmente apto para la guerra antisubmarina. En el momento de ser atacado transportaba torpedos y misiles.

El sorprendente ataque contra el Cole (que a duras penas pudo ser mantenido a flote por su tripulación a pesar de que la brecha abierta en su casco lo había inclinado un poco) conmocionó a toda la región y obligó a Esta-

dos Unidos a extremar las medidas de seguridad, ordenando el cierre temporario de algunas de sus embajadas y oficinas consulares en Cercano Oriente, Asia y Africa y poniendo en estado de «alerta máxima» a todos sus efectivos terrestres, navales y aéreos existentes en Barhein, Qatar y Turquía. Además, este nuevo tipo de ataque determinó una protección más estricta de los objetivos flotantes o navales que podían ser eventualmente víctimas de una agresión: por ejemplo, a fines de junio de 2001, al tenerse noticias de inminentes ataques de Al Qaeda contra intereses de Estados Unidos e Israel en todo el mundo, los buques de guerra estadounidenses destinados en Cercano Oriente y Golfo Pérsico abandonaron sus puertos para reunirse en aguas más abiertas y lejanas; en julio de 2001, con motivo de la cumbre del Grupo de los Ocho a celebrarse en Génova, el crucero European Vision (donde se alojaron las delegaciones) fue rodeado por lanchas patrulleras y buques de guerra (por ejemplo, un portaaviones); y finalmente, al producirse los atentados del 11 de setiembre en Nueva York y Washington, las unidades navales cercanas se retiraron aguas afuera para prevenir ataques.

En octubre de 2002, un petrolero francés fondeado en Yemen fue embestido por una pequeña embarcación cargada de explosivos, cuya detonación no causó daños de consideración en el buque. El hecho, atribuido a un supuesto grupo suicida, repitió a la perfección lo sucedido en aquel mismo lugar con el destructor Cole, dos años atrás, y según trascendió, Osama Bin Laden «felicitó» a los responsables por atacar un objetivo que pertenece al cordón umbilical de los intereses de Occidente, en evidente alusión al precioso petróleo árabe que sirve para alimentar la maquinaria industrial, bélica y económica de Europa y Estados Unidos y que como ya indicamos tiene en el Golfo de Aden una de sus más importantes rutas de transporte.

Las agresiones contra el destructor Cole y el petrolero francés sirvieron luego de inspiración al ataque de noviembre de 2002 contra la lancha patrullera israelí en la zona de Gaza, al que ya nos referimos.

Los tres acontecimientos mencionados, como indicamos al principio, indudablemente han introducido una nueva forma de preocupar en el mar a Occidente y también al Estado de Israel. Este tipo de ataques ha demostrado que ningún blanco está exento de convertirse en una próxima víctima y que la sorpresa, el estupor y la conmoción que provocan es absoluta y total; si a todo esto agregamos que todavía no han podido ser contrarrestados, es claro que estos ataques posiblemente seguirán repitiéndose en el futuro.

MAR DE LA CHINA MERIDIONAL Y SUDESTE ASIÁTICO

Las aguas del Mar de la China Meridional y del Sudeste Asiático son las más peligrosas del mundo, pues allí se produce el mayor número de los actos de piratería que ocurren en todo el orbe. Esto se debe, entre otras cosas, a que en toda esa área existen rutas marítimas, puertos, ciudades y centros financieros de gran importancia, que determinan un espectacular movimiento de buques, comercio, productos diversos, dinero y capitales; además, es a través de esta región por donde Japón se abastece de gran parte del petróleo que necesita para poner en funcionamiento su extraordinario potencial industrial y tecnológico.

La piratería constituye, en efecto, un problema sumamente grave y preocupante para toda la región del Mar de la China Meridional y del Sudeste Asiático, aunque los puntos más críticos y peligrosos son el Estrecho de Malaca, Indonesia, el Golfo de Tailandia, la costa Sur de la República Popular China, Filipinas y Malasia, mientras que los puertos que están siempre en la mira de los piratas son Singapur, Puerto Princesa (Pelawán), Macao y Hong Kong, entre otros. Para ejemplificar la magnitud de los casos de piratería en los lu-

gares señalados diremos que en 1991, 107 barcos fueron asaltados en aguas asiáticas, muchos de ellos en la zona del Sudeste Asiático⁹; en el Estrecho de Malaca, que es atravesado a diario por 200 barcos o más¹⁰, más de 60 buques sufrieron asaltos en 1991¹¹, en tanto que 75 casos se registraron en 2000¹²; en 1996 se produjeron 89 asaltos: 55 en Indonesia, 13 en Tailandia, 9 en la zona Macao - China - Hong Kong, 7 en Filipinas y 5 en Malasia¹³; finalmente, remontándonos un poco en el tiempo, en 1979 grupos de piratas atacaron en el Golfo de Tailandia a refugiados vietnamitas¹⁴.

Estructurados en grupos más o menos informales o bien en bandas rigurosamente organizadas, los piratas utilizan para sus actividades los más variados medios y recursos. Para sus desplazamientos, recurren a todo tipo de embarcaciones: de bombeo, de pesca y fundamentalmente lanchas rápidas, mientras que para los atracos emplean tradicionales alfanjes y facas y armas automáticas modernas (rifles y pistolas).

Una particularidad de los piratas actuales es que utilizan intensamente y a la perfección diversos y sofisticados medios de comunicaciones, tales como teléfonos celulares, radares y hasta el sistema GPS (Global Positioning System) que les permiten mantener estrecho y fluido contacto entre sí y conocer la ubicación exacta de los buques a atracar así como de las patrullas marítimas que vigilan las aguas o que están empeñadas en su búsqueda o persecución.

9. Da Costa Cardoso de Melo, J. G. «Piratería no mar nos días de hoje». En: Revista Marítima Brasileira, vol. 115, n° 7/9, julio/ setiembre de 1995, p. 154.

10. La Nación, 20 de agosto de 2001, notas, p. 15.

11. Da Costa Cardoso de Melo, J. G. «Piratería no mar nos días de hoje». En: Revista Marítima Brasileira, vol. 115, n° 719, julio/ setiembre de 1995, p. 152.

12. La Nación, 20 de agosto de 2001, notas, p. 15.

13. Ambito Financiero, 4 de febrero de 1997, p. 17.

14. La Nación, 8 de octubre de 1985, exterior, p. 4.

Los asaltos tiene como víctimas a barcos de todo tipo y características (cargueros, petroleros y de contenedores), siendo los más atacados los que enarbolan bandera de Liberia, Malasia, Singapur, Holanda, Noruega y Panamá¹⁵.

Por lo general, los horarios nocturnos son los elegidos por los piratas para llevar a cabo sus ataques o bien en los momentos en que se embarcan o desembarcan prácticos. Los piratas persiguen con sus heterogéneas y veloces embarcaciones al buque elegido como presa y cuando le dan alcance, lanzan sobre él ganchos de abordaje a través de los cuales acceden a cubierta con todo su armamento y una vez allí van reduciendo a todos los tripulantes que encuentran hasta hallar al Capitán, operación que puede resultar más o menos pacífica o bien extremadamente cruel y salvaje, circunstancia que inquieta cada vez más a las autoridades marítimas (por ejemplo, en 1996 se contabilizaron 27 asesinatos¹⁶ y en febrero del mismo año murieron 9 de los 10 tripulantes del pesquero filipino "MN 3 Normina", abordado por dos embarcaciones de bombeo en la isla de Basilán, Filipinas¹⁷, en tanto que 1998 fue un año particularmente duro: hubo 67 muertos de los cuales 40 permanecían desaparecidos¹⁸, en setiembre el Capitán y los 12 marineros chinos que formaban la tripulación del barco carguero japonés Tenyu desaparecieron sin dejar rastros¹⁹ y en diciembre se conoció el espeluznante caso del buque carguero Cheung Son, al encontrarse en el Mar de la China Meridional los cuerpos de 7 de sus 23 tripulantes, algunos muertos a tiros y otros arrojados vivos al mar con una barra de

acero amarrada a los pies²⁰). Una vez sometida toda la tripulación, los delincuentes se apoderan del cargamento, que luego es vendido en el mercado negro.

Frecuentemente, el buque robado queda en poder de los piratas, quienes mantienen a la tripulación prisionera a bordo, o bien puede suceder que aquellos se lleven la nave apresada, arrojando al mar a todos los tripulantes en balsas salvavidas o en condiciones mucho menos humanitarias; estos casos dan origen a los denominados buques fantasmas, que cuentan con identificación cambiada, nombres nuevos y registros fraudulentos (el Tenyu, que zarpó del puerto surcoreano de Inchón a fines de setiembre de 1998 con un cargamento de 2.600 toneladas de lingotes de aluminio, apareció tres meses después en un puerto chino, con su cuarto nombre pintado en la proa, una carga de aceite de palma y una dotación compuesta por tripulantes indonesios²¹).

La audacia y osadía de los piratas no deja de sorprender: en marzo de 1999, 20 hombres embarcados en 3 lanchas rápidas armados con pistolas y rifles automáticos y usando ganchos de abordaje, asaltaron el carguero Marine Master en Tailandia, quedándose con el barco y toda su carga luego de abandonar a la tripulación en una balsa salvavidas²²; posteriormente, en junio de 2001, el buque petrolero malasio Selayang tuvo mejor suerte: tras ser asaltado en el Estrecho de Malaca, fue desviado por los piratas por el Sur de Borneo, pero luego de ser perseguido durante una semana por efectivos aeronavales indonesios logró ser recuperado con su carga intacta y sus 14 tripulantes rehenes a salvo²³.

Ante el constante incremento de la piratería, la Organización Marítima Internacional

15. Ambito Financiero, 4 de febrero de 1997, p. 17.

16. Clarín, 18 de julio de 1999.

17. Lalín, A. "La piratería: génesis y desarrollo".

En: Revista Guardacostas,

año XXXV, n° 97, marzo de 1999, p. 92.

18. Clarín, 18 de julio de 1999.

19. Clarín, 18 de julio de 1999.

20. Clarín, 18 de julio de 1999.

21. Clarín, 18 de julio de 1999.

22. Clarín, 18 de julio de 1999.

23. La Nación, 20 de agosto de 2001, notas, p. 15.

creó en 1992 un Centro Regional de Piratería, con sede en Kuala Lumpur (Malasia), cuya tarea consiste en recolectar datos e información para registrar incidentes y poder identificar y reprimir grupos y organizaciones que se dedican a la piratería. Para combatir esta gran amenaza, es fundamental la cooperación regional a fin de acordar medidas y unificar criterios que permitan actuar en conjunto contra un problema que es común a todos los países del área y que afecta sin excepción a cada uno de ellos; esto ha quedado demostrado, por ejemplo, con las diferentes reuniones que se han convocado para elaborar leyes y disposiciones jurídicas comunes para actuar contra la piratería, investigar y resolver robos y crímenes cometidos en el mar y la forma de perseguir, extraditar y juzgar a los piratas, especialmente cuando estos actúan en otros países o llevan los barcos apresados hacia aguas extranjeras.

Además de la piratería, la región de los Tigres Asiáticos sufre otros problemas igualmente graves: los separatismos y el terrorismo. La inestabilidad política, el deterioro económico y financiero de algunos países, los problemas sociales, la fragmentación territorial, la caprichosa configuración insular de una gran parte de la zona, las diferencias culturales, étnicas y religiosas, etc..., contribuyen para la propagación de aquellas amenazas.

Entre los países más críticos debemos mencionar a Indonesia, que con sus casi 17.000 islas, debe enfrentar numerosos y complicados movimientos separatistas, y también a Filipinas, donde el grupo Abu Sayyaf y el Frente Moro de Liberación Islámico luchan duramente por lograr la creación de un Estado islámico independiente en la isla de Mindanao, destacando que Abu Sayyaf es acusado de mantener vínculos con la red Al Qaeda y el terrorismo internacional, que últimamente ha provocado atentados con explosivos en ciudades filipinas del Sur.

Las características geográficas de toda la zona en cuestión, marcadas por una gran influencia marítima y fluvial, aseguran que para la represión de la piratería, los separatismos y el terrorismo sea vital el intenso empleo de medios y efectivos anfibios, navales y aeronavales, lo que indudablemente convertirá al Mar de la China Meridional y al Sudeste Asiático en un escenario de conflicto difícil, disputado, oscuro y de incierto desarrollo y desenlace.

PENINSULA DE COREA

Es considerada la última frontera de la Guerra Fría y una zona que técnicamente todavía continúa en guerra, ya que en 1953 la República Popular Democrática de Corea (el Norte) y la República de Corea (el Sur) suscribieron en Panmunjom un armisticio y no un tratado de paz definitivo.

Luego de la Guerra de Corea (1950 - 1953), la posibilidad de que estalle un nuevo conflicto en la península, constituye una preocupación permanente para todos los habitantes de la misma.

Recientemente ocurrió un acontecimiento que elevó considerablemente el grado de tensión que subsiste en la región desde hace casi medio siglo. En efecto, a fines de junio de 2002 barcos pesqueros de Corea del Norte escoltados por dos patrulleros de guerra de este país se hallaban realizando sus operaciones en el Mar Amarillo en una zona rica en recursos pesqueros, cuando aparentemente cruzaron el límite marítimo internacional penetrando en jurisdicción de la vecina Corea del Sur, que ante la violación de su soberanía movilizó los buques de guerra allí apostados para la defensa de sus aguas patrimoniales. La situación desembocó en un enfrentamiento naval de aproximadamente unos 20 minutos, que tuvo lugar cerca de la isla de Yeonpueong, en pleno Mar Amarillo y terminó con un barco de guerra surcoreano hundido, un número impreciso de muertos, heridos y desaparecidos y algunos daños sufridos por los dos patru-

llos de Corea del Norte. El hecho generó acusaciones cruzadas entre los gobiernos de Pyongyang y Seúl, quienes daban su propia versión sobre lo sucedido, sin que las consecuencias hayan determinado, hasta el momento, situaciones de mayor gravedad.

Un argumento importante para explicar las razones que pudieron motivar el choque mencionado, lo constituye el hecho de que la zona del Mar Amarillo adyacente al límite internacional entre ambas Coreas es muy apetecido por sus valiosos recursos pesqueros (cangrejos, langostinos, peces y moluscos), especialmente por Corea del Norte, que necesita desesperadamente dichos recursos para su debilitada economía y para atenuar la hambruna que amenaza a su población. Además, el gobierno norcoreano no ha reconocido hasta el momento las fronteras marítimas existentes por considerar que fueron fijadas de manera arbitraria por las fuerzas aliadas lideradas por Estados Unidos en 1953, quedando Pyongyang en clara desventaja respecto a su vecino del Sur.

Debe recordarse que un poco antes, en junio de 1999, se había producido un enfrentamiento naval en el Mar Amarillo entre las dos Coreas, en el cual el Norte salió más perjudicado al sufrir el hundimiento de uno de sus buques de guerra y averías de consideración en 5 patrulleros.

El incidente de junio de 2002 ocurrió en un momento de gran agitación entre la población coreana, especialmente en la del Sur, a causa de la gran expectativa generada por el partido que en esas horas enfrentaría a la República de Corea y a Turquía por el tercer puesto en el Campeonato Mundial de Fútbol Corea - Japón 2002, evento que atrajo la atención y la concurrencia de millones de personas de todas partes del mundo hacia aquella convulsionada región de Asia Oriental.

Luego de la finalización del Campeonato de Fútbol, la tensión en la Península de Corea siguió en aumento y más todavía al conocerse en los últimos meses de 2002 la sorpresiva

decisión de Corea del Norte de reactivar su programa nuclear y de retirarse del Tratado de No Proliferación Nuclear, lo que ha alarmado no solamente a la República de Corea sino también a Estados Unidos y a toda la comunidad internacional.

Un conflicto en el Mar Amarillo, el escenario de los enfrentamientos navales de junio de 1999 y 2002 que se han mencionado, involucraría no solamente a Corea del Norte y Corea del Sur, sino también a Japón, la República Popular China, Taiwán y obviamente a Estados Unidos, situación por demás crítica que podría derivar, sin lugar a dudas, en un conflicto de magnitud regional e incluso continental.

Repasando un poco la historia, encontramos muchos ejemplos de casos iguales o parecidos a los choques navales protagonizados por norcoreanos y surcoreanos, que nos permiten apreciar como el factor naval puede ser un gran detonante para el estallido de conflictos, algunos de extraordinarias dimensiones. Al respecto podemos citar los siguientes acompañados de sus efectos y consecuencias: apresamiento por los paraguayos de los vapores *Marqués de Olinda*, 25 de Mayo y *Guauguay* (Guerra de la Triple Alianza); hundimiento del crucero acorazado *Maine* (Guerra entre Estados Unidos y España); caso de la cañonera *Panther* (Crisis de Agadir); hundimiento del transatlántico *Lusitania* (ingreso de Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial); ataque aeronaval japonés a *Pearl Harbour* (participación de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial); incidente del Golfo de Tonkín entre lanchas patrulleras norvietnamitas y un destructor estadounidense (Guerra de Vietnam), entre otros.

Analizando los ejemplos anteriores, la pregunta que podemos hacernos es: ¿cuáles serán las consecuencias de los choques navales entre Corea del Norte y Corea del Sur en las cada vez más convulsionadas aguas del Mar Amarillo?

MEDIO AMBIENTE, PREOCUPACION GLOBAL

Los desastres ecológicos ocurridos en los espacios oceánicos y marítimos por derrames de petróleo, constituyen uno de los ejemplos más comunes de agresión contra el medio ambiente, cuya protección es vital para la supervivencia de la humanidad.

Los derrames de petróleo pueden ser accidentales o deliberados: en el caso de los primeros, podemos mencionar lo sucedido hace pocos años en el archipiélago de las Galápagos al producirse una falla técnica en un buque petrolero que navegaba por aquella zona y el trágico hundimiento del petrolero Prestige en las costas de Galicia en noviembre de 2002. Por su parte, los derrames deliberados han sido provocados, por ejemplo, por el Presidente de Irak Saddam Hussein, quien en 1991, antes de retirarse de Kuwait, hizo volar e incendiar pozos, instalaciones y refinerías de petróleo pertenecientes a este país, lo que causó una gran alarma ecológica en todo el Golfo Pérsico, circunstancia que podría repetirse perfectamente en caso de iniciarse una nueva Guerra del Golfo*, ya que un Saddam Hussein bloqueado y jaqueado militarmente podría, en su desesperación, destruir toda la infraestructura petrolera de Irak y por que no de sus vecinos (Kuwait, Arabia Saudita, Bahrein, Qatar y Emiratos Arabes Unidos) lo que dejaría a las aguas del Golfo Pérsico, Mar Arábigo y Océano Indico con su flora, fauna y recursos pesqueros totalmente destruidos, perjudicando enormemente a toda la población de la región y sus adyacencias, con el dramático agregado de que, de no controlar-

se eficazmente el aumento y la expansión de las manchas de petróleo, estas podrían extenderse hacia otros puntos del planeta y arrastrar así a la población mundial hacia una catástrofe ambiental y ecológica de dimensiones incalculables para la humanidad.

El ejemplo petróleo - medio ambiente tiene otra connotación que debe ser tenida en cuenta: el eventual e indiscriminado uso de productos químicos y biológicos para contaminar los recursos alimenticios y pesqueros y también el agua potable de determinados sectores del planeta, como peligrosa arma alternativa para someter o eliminar al adversario.

La vasta hidrografía mundial constituye un enorme y complicado escenario repleto de disputas, rivalidades, conflictos y amenazas de muy diverso tipo y magnitud, que se ha transformado en un alarmante y potencial foco de inestabilidad, desorden y desequilibrio que puede poner en peligro la seguridad y la paz internacionales.

REFERENCIAS

DA COSTA CARDOSO DE MELO, JOSE G. «Piratería no mar nos días de hoje». En: Revista Marítima Brasileira, vol. 115, n° 7/9, julio/setiembre de 1995.

FELICIALDO. «Valoración de amenazas en el tercer milenio». En: Revista Naval, año XV, n° 42, abril de 2002. Montevideo, Club Naval.

LALIN, ALBERTO. "La piratería: génesis y desarrollo". En: Guardacostas (Revista Oficial de la Prefectura Naval Argentina), año XXXV, n° 97, marzo de 1999.

Artículos varios publicados en los periódicos *Ámbito Financiero*, *Clarín* y *La Nación*.



* Este artículo se ha redactado en enero de 2003, en momentos en que el estallido de la guerra parece cada vez más cercano.

LA PRESENCIA MILITAR EN EL SACRE – COEUR DE PARIS¹

por el Capitán de Navío (CG) (R) Walter A. FRANCO

Cada persona que ha tenido oportunidad de visitar París, lleva consigo el itinerario clásico de los grandes monumentos y joyas arquitectónicas que pueblan esa Capital, tan particular en cada rincón de su desarrollo urbanístico, al propio tiempo que tan emotiva en el recuerdo de su historia.

En mi propia experiencia, cada oportunidad de visitar la Colina de Montmartre me conducía instintivamente a ingresar en la gran Basílica que domina desde la altura, el “todo París”.

Peregrinación convencida o de interés, que cada caminante comparte con decenas de otros seres de diferente nacionalidad o religión, que con fin ilustrativo y turístico realizan su propio afán. No más arribar al tramo final de escaleras que conducen a la entrada principal, las estatuas ecuestres de dos Santos con Espada parecen acoger a un visitante de nuestra condición: Santa Juana de Arco (una calle de igual nombre también honra a la Santa en la ciudad de Montevideo) y San Luis.

Luego al ingresar, la mirada se traslada instintivamente al gran mosaico bizantino de Cristo que con sus brazos extendidos parece abrazar al que ingresa. Dentro de la misma composición y al acercarse mas, se destacan nítidamente en el conjunto de figuras, dos oficiales militares, uno saludando con la espada y el otro presentándola, dirigiendo su mirada al Altísimo, como un acto de reverencia al Espíritu de Dios, allí presente.

Al iniciar el recorrido en forma de herradura, la primer columna a la izquierda recoge sobre una placa de mármol, la representación de la caída de trece bombas al pie de la Basílica durante la Segunda Guerra Mundial, ninguna sin impactarla, en tanto en su interior se cumplía la vigilia en oración de numerosos fieles, e inmediatamente la primer capilla, sumida en la penumbra, que impone el recogimiento, dedicada a la Madre de Dios, como protectora de los Marinos en su exaltación como Estrella de Mar. (Nuestro País también la posee en la Iglesia de igual nombre, muy próxima al actual emplazamiento de la Escuela Naval).

Pero veamos como recoge el hecho de su existencia, la publicación “Cols Bleus” de la Marina Militar de Francia; que en expresión del C/F Perchoc Mot Rineau, nos lo dice: “volvamos a más de un siglo antes, en la época de la construcción de la Basílica, la pérdida severa de 1870 y la anexión de los Estados Pontificios fueron duramente experimentados por los católicos franceses. Dos laicos Alexandre Legentil y Hubert Rohault de Fleury, concibieron entonces, al final de 1870, el proyecto de impulsar la construcción de una “promesa de piedra”, en expiación por las faltas que estaban en el origen de los males de la época.

Sigue en página 42

1. Une chapelle des marins a Paris “Cols Bleus” N° 2361 del 24/VIII/96.

LA VOZ DEL MAR

por el Capitán de Fragata (Armada Española) Luis De La Sierra



Luis de la Sierra nació en Santander en 1920; cursó los estudios de Bachillerato en los colegios de los Padres Jesuitas de Orduña y de San José de Curia, en Portugal, donde vivió tres años. Legado de sus aficiones marineras, heredadas de su padre (que, aunque arquitecto, quiso haber sido marino), se alistó como marinero voluntario en 1937. Embarcó en seguida en el crucero “Almirante Cervera”, donde permaneció hasta finalizar la guerra civil. Luego pasó a la Escuela Naval Militar de San Fernando y obtuvo el ascenso de Alférez de Navío en 1943.

Como guardiamarina, y en los empleos de Alférez de Navío, Teniente de Navío, Capitán de Corbeta y Capitán de Fragata, ha navegado en los veleros españoles “Juan Sebastián Elcano” y “Galatea”, así como en cruceros, destructores, minadores, fragatas, patrulleros y dragaminas a través del Atlántico, Pacífico y Mediterráneo. Ha visitado numerosos países europeos, americanos y asiáticos. Especialista en armas submarinas, posee tres cruces del Mérito Naval y es miembro honorífico del “Instituto de Cultura Cantabria”. En 1972 se retiró de la Armada, pero decidió volver al servicio activo en 1980.

Sus aficiones literarias le llevaron a escribir artículos sobre temas navales en periódicos y revistas españoles. Su primer libro, “Buques suicidas”, fue galardonado con el premio “Virgen del Carmen”.

“Corsarios alemanes en la segunda guerra mundial” trata de un tema absolutamente inédito en España. “Titanes azules” recoge otros apasionantes episodios de la segunda guerra mundial desconocidos en nuestro país, y a estos títulos se han añadido recientemente “La guerra naval en el Atlántico”, “La guerra naval en el Mediterráneo” y “La guerra naval en el Pacífico”.

En Agosto del año 1830, el compositor francés Héctor Berlioz, incomprensiblemente hoy casi olvidado, ganaba al quinto intento el primer premio a la mejor “Cantata” presentada en el concurso anual del “Prix de Rome”, lo que suponía una importante beca de estudios, de dos años de duración, en “Villa Médicis”.

Tras dudarle mucho e intentar en vano hacerse con el premio en metálico sin tener que pasar dos años en Roma, Berlioz deja París y en él a su amada, la joven Marie Moke, en marzo de 1831, y, a regañadientes y con sombríos presagios rondándole por la cabeza, se encamina a la Ciudad Eterna.

Algunos días después de llegar a Roma, recibe una carta de la madre de Marie,

reprochándole su partida y anunciándole la próxima boda de su hija con el rico constructor de pianos Camille Pleyel.

Temperamento imaginativo y sumamente apasionado, los celos más terribles embargan al ya entonces célebre compositor francés, que decide vengarse y parte inmediatamente para Francia, con un desquiciado plan para asesinar a tiros de pistola a los recién casados y a la madre de Marie, y suicidarse a continuación.

A fin de llevar a la práctica sus siniestros planes, Berlioz compra en Génova un disfraz completo de mujer, cosa que hace entrar en sospechas a la policía, que le niega el permiso para trasladarse a Turín, lo que obliga a nuestro hombre a viajar por la Costa Azul. Y

una noche, cerca ya de Niza, tras remontar la carretera de montaña de la “Corniche”, el coche de caballos en que viajaba Berlioz hace una parada para dar respiro y descanso a los fatigados animales; parada que el joven galo aprovecha para echar pie a tierra y llegarse hasta un parapeto que se asoma al mar.

La oscura, agitada y sonora inmensidad líquida se percibe difusamente allá abajo, y el potente rumor de las olas viajeras llega, en alas del viento, hasta el genial músico francés, que durante un largo rato permanece inmóvil, a solas en la oscuridad, fascinado por aquella inesperada melodía “fantástica” que, en la distancia, se le antoja un poderoso canto a la vida, tal vez al arte; una bocanada de aire puro, vivificante; quizás una sonora protesta contra los planes de muerte que, irreversiblemente, parecen haberse apoderado de su dolorido y atormentado cerebro.

Y la voz del mar, aquel fuerte rumor procedente de la alborotada infinitud, donde un rayo de luna rielá temblorosamente y pone su contrapunto a las sombras, y alguna lejana farola parpadea el mensaje luminoso de sus ojos insomnes, actuando cual verdadero sedante sobre el espíritu de Berlioz, troca de pronto, como la varita mágica de algún hada benigna, el estado de ánimo del compositor francés. Y para bien de todos, y también de la posteridad, en definitiva le hace abandonar su desquiciado proyecto.

Embargado ya por un espíritu nuevo y renovador, al día siguiente envía una carta al director de la Academia de Roma, rogándole ser nuevamente admitido en “Villa Médicis”.

La respuesta del pintor Horace Vernet no se hace esperar y es afirmativa. De manera que, un Berlioz muy distante del que partió de Roma unos días atrás, con la ponzoña del odio en el alma, regresa a la ciudad de las fuentes

con el corazón limpio de siniestros planes y el cerebro libre de negras nubes de venganza.

Y es que la voz del mar puede darnos las verdaderas dimensiones de nuestros problemas, grandes o chicos, la auténtica valoración de nuestros anhelos, luchas y metas, y hasta de nosotros mismos. Puede señalarnos el camino más adecuado a seguir, y apartarnos del error y del extravío. Escuchar la poderosa voz del mar en medio de la noche es, un poco, como percibir los sabios consejos de nuestros deudos idos...

Volviendo a Berlioz, se me ocurre que, tal vez, si Angel Gavinet, Mariano José de Larra y tantos otros, hubieran podido escuchar a tiempo la voz del mar, que es también la voz de la naturaleza, resonando claramente en las caracolas de sus enfebrecidos y atormentados cerebros, no se habrían arrojado, como el primero, por dos veces al gélido río Neva, o se hubieran saltado, como el segundo, la tapa de los sesos...

Y para terminar, en el año 1960, cuando decididamente se pensaban lanzar al mar todos los residuos de las centrales nucleares, e incluso algún loco pretendía “dar la máxima prioridad a la energía atómica, aunque sea a costa de cerrar el mar a la utilización humana... incluso a la navegación”, uno de los que más firmemente se opusieron a semejante monstruoso plan, fue el renombrado oceanógrafo y explorador submarino Jacques Yves Cousteau, que en su libro, “El Mar Viviente”, dejó escrito: “El mayor recurso del océano no es de carácter material; es la ilimitada fuente de inspiración y bienestar que nos proporciona”.

Con lo cual creo que hacía de portavoz, es decir, expresaba la manera de pensar y sentir al respecto de la totalidad de cuantos en este turbulento mundo en que vivimos amamos al mar.



“INVESTIGANDO LA HISTORIA”

por el Capitán de Navío (CG) Jorge Saravia



El Capitán de Navío (CG) Jorge Saravia egresó de la Escuela Naval en 1978. Prestó servicios en diversas unidades flotantes. En tierra se desempeñó en el área de Estado Mayor. Es diplomado en Estado Mayor e Inteligencia Estratégica. Fue Comandante de la ROU “Comodoro Coe” y del ROU “Audaz”. Actualmente presta servicios en el Ministerio de Defensa Nacional.

A lo largo de la historia de la Armada, muchas han sido las oportunidades en que ha tenido que afrontar el cumplimiento de actividades que no forman parte de sus tareas primarias, en razón de que sus capacidades e idoneidades la han constituido en el único representante del Estado en condiciones de llevarlas a cabo. Nos referimos a situaciones no previstas que el País debe enfrentar, ya sea por razones coyunturales, a veces generadas por hechos ocurridos dentro de sus fronteras, otras veces por crisis creadas en otras latitudes pero cuyas consecuencias repercuten en él.

Particularmente nos referiremos a lo ocurrido en las décadas de 1910 y 1920 en relación a la confiscación y operación de buques cargueros pertenecientes a la flota mercante alemana, que se encontraban en el Puerto de Montevideo durante el desarrollo del conflicto internacional conocido como Primera Guerra Mundial. Este episodio histórico de nuestra Armada ha sido relatado en diversas publicaciones por el Sr., Teniente de Navío don Homero Martínez Montero que constituyen la fuente documental principal para esta página.

En los primeros años del conflicto, éste adquirió ribetes inesperados para el tráfico marítimo mundial donde los submarinos y corsarios alemanes atacaban con extraordinaria eficiencia no sólo los buques de las naciones enfrentadas, sino también los de países

neutrales si estos atravesaban ciertas zonas, medida esta última adoptada en el mes de febrero de 1916.

La política exterior uruguaya hasta este momento había sido coherente con lo que a lo largo de los años se convertiría en uno de sus pilares fundamentales, la neutralidad e independencia en su relacionamiento con todos los países del mundo. Pero ante la declaración alemana de destruir el tráfico mercante neutral, dependiendo además por las características de nuestro país, del tráfico marítimo de ultramar que aseguraba las necesidades energéticas e industriales por un lado y por el otro la generación de divisas a través de las exportaciones, principalmente de carne, nuestro Estado reaccionó al respecto.

Declaró un rechazo absoluto a la medida alemana por entender que era un atentado a la civilización en general. También respondió ante consulta de los Estados Unidos que los buques de este país serían recibidos como amigos y no serían tratados como beligerantes.

En estas circunstancias con fecha 7 de octubre de 1917 el Poder Legislativo aprobó la Ley Nro. 5.607 que dispuso que el Poder Ejecutivo declarara rotas las relaciones diplomáticas y comerciales con Alemania y encomendó adoptar las providencias necesarias para asegurar la navegación, pudiendo combinar con naciones amigas las medidas que aseguraran la libertad de comercio de impor-

tación y exportación. Esta misma ley autorizaba al Ejecutivo a revocar los decretos de neutralidad que entendiera conveniente.

La Armada en ese momento contaba, como naves de línea, con los cruceros “Montevideo” y “Uruguay”. Estos buques fueron los destinados a patrullar las costas oceánicas y el Río de la Plata. Además el cañonero “18 de Julio” y el transporte “Río Branco”, 3 buques auxiliares y 2 lanchas. El personal superior estaba constituido por 13 Capitanes de Navío, 39 Jefes y 52 oficiales subalternos del Cuerpo General, 1 Capitán de Fragata, 2 Capitanes de Corbeta y 14 Oficiales subalternos del Cuerpo de Máquinas. El personal subalterno era de alrededor de 900 hombres.

Desde el 14 de setiembre de 1917 el Gobierno había dispuesto que se colocaran guardias militares en 8 buques alemanes que se encontraban refugiados en el puerto desde el inicio de la guerra con la finalidad de impedir la ejecución de atentados, versión que se entendía como posible. Estos transportes se encontraban con su tripulación completa. Se designó responsable por la seguridad de los mismos al Sr. Teniente de Navío (CG) don Carlos Baldomir Ferrari quien posteriormente alcanzaría la jerarquía de Vicealmirante y ocuparía el cargo de Director Nacional de Aduana. Era hermano del futuro Presidente, General Arquitecto don Alfredo Baldomir.

Con fecha 7 de noviembre se aprueba la ley que dispone la requisa de los mercantes alemanes, declarando que estos se considerarían uruguayos durante el tiempo de su utilización a los efectos de enarbolar el pabellón nacional.

Inmediatamente son rebautizados con los siguientes nombres. Artigas (ex – Wiegand), Colonia (ex – Polynesia), Maldonado (ex – Thuringia), Paysandú (ex – Bahía), Río Negro (ex – Mera), Rivera (ex – Sylvia), Salto (ex – Harzburg) y Treinta y Tres (ex - Salatis). La Orden General 47/17 del 5 de diciembre de 1917 designa al Teniente de Navío (CG) don Juan

Canosa, quien posteriormente alcanzaría la jerarquía de Contra Almirante, integrante de la Comisión para asesorar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en todo lo que se refiere a la parte técnica de las obras de reparación a ejecutarse en las máquinas y cascos de estos buques y a fiscalizar directamente los gastos que esas reparaciones demanden

Al principio estos buques son arrendados en su totalidad a la “Emergency Fleet Corporation” del gobierno de los Estados Unidos y destinados por esta empresa a integrar los convoyes que cruzaban el Atlántico Norte. Son devueltos a nuestro país en enero de 1920. Una resolución del Ministerio de Guerra y Marina de ese mes detalla....”Visto la gestión realizada ante el Ministerio de Relaciones Exteriores por el Señor Ministro de los Estados Unidos de América para que fuera admitida la devolución que la Emergency Fleet Corporation tiene el propósito de efectuar de los buques ex - alemanes se designa al Capitán de Corbeta asimilado don Catello Turcio, para la verificación de inventarios y la realización de asesoramientos técnicos que correspondan, conforme al contrato celebrado con la empresa antes citada. El Capitán Turcio era oficial de máquinas, de origen italiano, que se había incorporado a nuestra Armada siendo Jefe de Máquinas del crucero Dogali al ser adquirido este por nuestro gobierno y designado crucero Montevideo en 1908.

Habiéndose aceptado la devolución y haciéndose cargo de estos buques la Dirección General de la Armada para su custodia y su utilización, ésta se vio en la necesidad de tener que explotarlos. Ello obligaba a dotarlos y administrarlos, es decir a oficiar de Armador de los mismos. Si bien el gobierno dispuso para esto la injerencia de diversos organismos estatales a través de la Comisión Administradora de los Transportes, fue la Marina quién tuvo la mayor responsabilidad, fundamentalmente desde el punto de vista de la conformación de las tripulaciones, ya

que era la única que disponía con personal idóneo.

Son mas que ilustrativas las palabras escritas en la Memoria Anual del Ministerio de Guerra y Marina por el jerarca de esa Secretaría en la época General don Sebastián Buquet ...” En menos de 4 meses fueron alistados para la navegación los 8 transportes, con un desplazamiento de 60.000 toneladas. A pesar de que los Oficiales de la Armada Nacional no tenían experiencia de navegación comercial, de que desconocían el Código de Comercio, de que fue necesario disponer la contratación precipitada de maquinistas, foguistas y marineros sin disponer del tiempo ni de los elementos suficientes para hacer una prolija selección, de la necesidad de improvisar personal administrativo, a pesar de todo eso, los 8 buques navegaron sin el mas mínimo incidente que pudiera imputarse a la impericia de sus Comandantes. Puede afirmarse que en ningún país se ha improvisado una marina mercante de tal importancia con menos gastos y mas rápidamente que la nuestra.”

Por su lado el Presidente Dr. Don Baltasar Brum al respecto expresaba:” Donde verdaderamente se ha puesto de manifiesto la capacidad de los elementos de nuestra Armada, ha sido con motivo de la necesidad de tripular los Transportes Nacionales. Cumpliendo con lo dispuesto por la ley del 6 de julio de 1920, se ha continuado la utilización de los transportes nacionales, bajo el régimen establecido por dicha ley, es decir bajo la administración de la Comisión de Transportes Nacionales pero bajo la superintendencia de la Dirección de la Armada en lo que se refiere al personal. Dichos barcos fueron puestos bajo el comando de oficiales de la Armada y tripulados, en parte, con personal de nuestra Marina de Guerra y el resto con personal que se obtuvo en nuestro puerto. Estoy satisfecho del resultado obtenido con los transportes comandados por los oficiales de nuestra Armada. Han movilizado un tonelaje superior a las

70.000 toneladas y he conseguido mis propósitos fundamentales de ir formando una Marina Mercante. Se ha utilizado una parte del personal de nuestra Marina de Guerra, economizado compensaciones, sueldos y alimentos que pasaron a figurar entre los gastos de los buques requisados. El Banco de Seguros ha percibido \$ 900.000 por concepto de primas. La Administración Nacional de Puertos ha recibido \$ 250.000 por concepto de remolques, lanchajes y arrendamiento de depósitos. El Banco de la República ha tenido en depósito sumas millonarias procedentes de fletes, sin pagar intereses. El Ministerio de Obras Públicas ha recibido mas de \$ 400.000 y el Arsenal de Marina más de \$ 250.000 por concepto de reparaciones y el Estado ha economizado \$250.000 por concepto de pasajes, fletes y carbón para la Armada, adquiridos por la mitad de su valor en plaza”

Con el correr de los años estos buques fueron radiados, el “Colonia” en 1924 pasó a ser sede del “Depósito de Marineros”, el “Río Negro” sede de la “Escuela de Mecánicos” y el “Paysandú” sede de la “Escuela de Marineros”.

Muchos fueron los sacrificios que debieron hacer los oficiales y personal destinado a “los transportes”, denominación que normalmente recibían estos buques en la jerga de la marina de la época, ya que eran buques antiguos, conducidos con tripulaciones variadas y variables, con viajes interrumpidos y necesitando frecuentes reparaciones.

Sin embargo también se debe destacar que estos buques permitieron a promociones enteras de oficiales navegar por largos lapsos y diversos mares, tocando puertos de Europa y América con el incommensurable rédito en experiencia y cultura adquiridos.

Asimismo, son de destacar los beneficios materiales para el País aportados por la operación de estas naves, beneficios todos ellos similares a los obtenidos cada vez que la Armada Nacional, de un modo u otro, participó en la operación de buques mercantes.

Viene de página 36

Para facilitar la colección de fondos, nos imaginamos que proponen a los suscriptores financiar tal o tal elemento o simple piedra. Muchas asociaciones, grupos de profesionales, hacen así conocer su deseo de obtener en la futura basílica, una capilla que les fuera reservada. Entre los comités que se manifiestan, aquel del Ejército que escribe en 1873 al Arzobispo de París para pedirle que les conceda una capilla. El prelado otorga su acuerdo, y decide colocarla bajo el patronato de San Miguel. De acuerdo con esto, cambio de orientación: en 1880, el Comité de la Marina, presidido por el Vicealmirante Gicquel des Touches, obtiene su propio lugar de culto, bajo el nombre de Nuestra Señora del Mar o Stella Maris: Estrella del Mar.

Los dones fluyen entonces, de los Oficiales Generales, así como de los simples marinos o aún de los principiantes, en dinero o en especies: se donan sables, condecoraciones o galas, hoy día conservados en los nichos vitrados encastrados en los muros de la Capilla. La hermana del Almirante Courbet dona asimismo su sable, que es depositado debajo del altar (lamentablemente robado en 1980).

Se trata de hacer encuadrar la ornamentación con el resto: un Oficial de Marina ofrece una bella estatua de Nuestra Señora del Mar, dos mosaicos representan la Pesca Milagrosa y la Calma de la Tempestad, se graban los nombres de las ciudades marítimas sobre todas las piedras de los dos pilares, etc. En el conjunto, no son más que motivos que recuerdan al mar y los marinos. Como resultado, la empresa se revela con un éxito innegable, marcada por la particular distinción que ha sido una atracción. Se puede dar un sentido a esta construcción? A los militares que le solicitan una capilla, el Arzobispo de París les responde afirmativamente y así justifica su acuerdo: “Hay tanta afinidad entre el espíritu cristiano que reclama el sacrificio y el espíritu de abnegación impuesto al guerrero, que es totalmente natural que éstos se unan voluntariamente a aquello que eleva el alma y nutre la devoción”. De este espíritu, la Capilla Stella Maris es bien el símbolo, en el cual los muros están ornamentados con los nombres de los vivos que la han construido, así como de los muertos que han servido a Francia y dado su vida. De modo que no podemos lamentar el olvido en la cual ha caído, en tanto que ella ha sido beneficiada del patronato de Almirantes prestigiosos como Courbet o Gicquel des Touches. Pero puede ser la cuestión, ella va a continuar?”.

Esta bella poesía la glorifica:

“Salut, étoile de la mer,

Sainte Mere de Dieu,

Toujours vierge,

Bienhereuse porte du ciel.

Délivre les coupables de leur liens,

Apporte la lumière aux aveugles,

Ecarte tous nos maux,

Obtiens – nous tous les biens”.

ISRAEL Y PALESTINA (UN CONFLICTO SIN FINAL)

por el Capitán de Navío (CG) Francisco Valiñas



El C/N (CG) Francisco Valiñas egresó de la Escuela Naval en 1973, habiendo prestado servicios en diversas unidades flotantes y terrestres. Es diplomado en Estado Mayor y en Estrategia y Política en la Academia de Guerra Naval, y en Teoría Militar, Estrategia y Comando Conjunto en la Universidad de Defensa Nacional de la República Popular China. Cursó estudios de Asuntos Internacionales en la Georgetown University de Washington DC, EE.UU. Actualmente es el Agregado Naval a la Embajada Uruguaya en la República Argentina.

INTRODUCCIÓN

La región mediterránea conocida como “Cercano Oriente” ha sido una fuente constante de tensión a lo largo de los últimos dos milenios de la historia de la humanidad. Allí, el conflicto más importante, por las pérdidas humanas y por la actual amenaza a la coexistencia entre civilizaciones y la paz mundial, es el que se desarrolla entre Israel y Palestina, arrastrando a pueblos amigos de ambas partes. La raíz del conflicto es muy simple: dos pueblos diferentes desean construir su Estado–Nación en el mismo territorio, pero es la solución al conflicto la que aflora con verdadera complejidad, en particular cuando se examina el “como” israelíes y palestinos reclaman esa tierra.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La presencia humana en la región del actual Israel / Palestina se remonta a la era neolítica (10.000 – 6.000 AC) con un grupo sedentario y pacífico conocido como “Micosios”, que practicaba formas básicas de la agricultura. Por el 3500 AC aparecieron los Hititas, quienes con la superioridad de sus armas de bronce ocuparon el territorio, los que a su vez fueron sometidos por los Akadios (sumerios) por el 2350 AC. Bajo su influjo, en la época de oro

de la Dinastía Ur, los sumerios alentaron el desarrollo económico y la formación de las que serían las primeras ciudades: Megido y Jericó. Atraídos por su prosperidad, otros pueblos se introdujeron en la región: los Cananitas (1950 AC) dando comienzo a la semitización, los Hicsos (1650 AC) y finalmente los Arameos (1500 AC), con quienes ingresaron lo que se consideran las primeras tribus judías. Por la misma época, hicieron su aparición Filistinos y Amonitas, de cuya integración surgirían después los Palestinos.

Para el 1250 AC Moisés ya había dejado la impronta de su ley, y por el 1200 AC se formó la Liga de las 12 Tribus, que permitiría a Saúl proclamar el Reino de Israel en 1010 AC. Entre 1006 y 966 AC, en su reinado, David aumentó el territorio judío al conquistar Hebrón a los Filistinos, pero su sucesor, Salomón (966-926 AC) perdió Aram en lucha con los Fenicios. A la muerte de Salomón llegó a su fin la dinastía de David y el Reino de Israel se dividió, al sur quedó el Reino de Judah, y al norte el de Samaria, estado que durará hasta la invasión de los Asirios (800 AC). Por esos años, en la región destacaban las ciudades de Gaza, Samaria, Jerusalem, Damasco, Megido y Kadesh.

Durante el Imperio de Babilonia (625-539 AC), reinando Nabuchdonezzar II, se produjo la toma por las armas y la destrucción de Jerusalem en 587 AC, y con ellas desapareció el reino de los judíos, se produjo una masiva deportación de esclavos y la primera diáspora de los que sobrevivieron. Unos pocos años después, 539 AC, los Persas absorbieron Babilonia y por un par de siglos la ley de los medos sería el imperio, situación que finaliza cuando en el 332 AC Alejandro el Magno conquista la región, dando inicio al período griego, caracterizado, entre otras cosas, por la libertad religiosa, que al imponerse reveló la profunda escisión existente entre judíos y samaritanos alrededor del empleo del Pentateuco como escritura sagrada. En 168 AC se inició la revolución de Hasmoneas, que culminó en 140 AC con la unificación y la proclamación del Reino de los Macabeos. Entre 135 y 132 AC y bajo la conducción de Bar Kochba, los judíos intentaron propagar su sistema e influencia por la región, pero fueron derrotados por Hadrián de Siddón, quien puso fin al segundo estado judío.

En el 63 AC Roma pasó a ser el imperio dominante, y bajo el reinado de Herodes (4 - 39 DC) se formalizó y acentuó la persecución de los judíos, por costumbres y religión, produciéndose la segunda diáspora, la mayor de todas. La irrupción del cristianismo no trajo paz religiosa, sino más agitación social, que en todos los casos fue reprimida por los romanos bajo el influjo de las armas. En el 297 se produjo en Roma la “reforma diocesiana”, por la cual el imperio se dividió en 12 distritos administrativos y 101 provincias; el emperador adquirió carácter divino y los ciudadanos pasaron a ser “*subjecti*” del imperio, cualquiera fuera su origen. Los habitantes de Palestina pasaron entonces a ser ciudadanos romanos. En 394 murió Teodosio el Grande y el Imperio Romano se dividió entre sus dos hijos; Honorio permaneció en Roma con el Imperio del Oeste, mientras que Arcadio rigió desde Constantinopla el Imperio del Este. En

él floreció de inmediato la autonomía económica y religiosa, pero los judíos prefirieron permanecer ocultando su credo por temor a que la medida fuera transitoria, evitando así revelar su condición religiosa.

Por el año 610, y al influjo de Mahoma, el Islam hizo eclosión desde el centro de la península arábiga. En el 632 Omar transformó Arabia en imperio, asumiendo como Califa (gobernador civil y supremo juez religioso), y se lanzó a ampliar las fronteras de su trono; así, en 635 anexó por conquista Siria y Palestina, imponiendo la religión islámica en todos los pueblos conquistados. En 656 Alí, primo del profeta, proclamó la consagración del Imperio Otomano Omayyad, con capital en Meddina, y llamando a la conquista de los pueblos infieles inicia un período de expansión por Asia, África y Europa que alcanzará su punto culminante en 756 con la fundación del Emirato de Córdoba, fecha que marca también el fin de la dinastía Omayyad y el inicio de la Abbasid (persa), que trasladó la capital del imperio a Bagdad. Esta dinastía sobrevivió hasta 1258, cuando la invasión de los mongoles fue rechazada, pero al costo de la destrucción casi total de la capital imperial y la desaparición del monarca y su casa real.

Tras un tiempo de acefalía, hordas turcas provenientes del Cáucaso se adueñaron de los restos del reinado de Abbasid, proclamando el Imperio Otomano en 1281, con Osmán I como sultán (máximo líder político y religioso). Desde el inicio al final, el imperio otomano se caracterizó por imponer la religión islámica como único credo sin considerar la crueldad de los métodos empleados para ello, por ser políticamente inestable (existieron frecuentes revoluciones), y por la corrupción de los funcionarios turcos que lentamente fueron ocupando los puestos claves en todos los rincones del territorio imperial. Así, bajo el dominio del Imperio Turco Otomano, Palestina ingresó al Siglo XIX, época en la que comenzaron a germinar las primeras semillas del conflicto actual.

EL SIONISMO

A través de los siglos, mientras algunas naciones aparecieron, otras se mezclaron o desaparecieron. Sin embargo, la nación de los judíos se diferenció del resto por conservar una identidad separada, la que en parte fue forjada por el sufrimiento común (persecución, diáspora, etc.) pero que fue mantenida por los preceptos básicos de una religión con estrictos códigos de comportamiento. El judaísmo también impone la membresía a una comunidad, la pertenencia a un pueblo, y sus escrituras religiosas son en mucho la historia de ese pueblo, y una historia que ocurrió en un territorio específico que ellos llaman «*la tierra de Israel*» y que el resto del mundo llamó Palestina.

Aunque el porcentaje mayor de hebreos fue expulsado de su territorio histórico por los Romanos, a lo largo de los siglos y en cualquier rincón del mundo los judíos mantuvieron vivos los lazos con su tierra a través de las prácticas religiosas, cuyos días sagrados están íntimamente relacionados con el ciclo de las estaciones en Palestina. Los lazos con el territorio histórico de los hebreos (llamado poéticamente «Zion») fueron conservados por algunos bajo una praxis denominada «sionismo religioso», el cual tiene algunas consecuencias prácticas (el deseo de ser sepultado en Israel, o la certidumbre de la resurrección del reino de David, por ejemplo).

Durante siglos los judíos fueron víctimas de antisemitismo o discriminación, mayormente a causa de su religión, aunque también por su auto exclusión al intercambio social con otros grupos, práctica que en algunos lugares adquirió la firmeza de un dogma. Pero en el Siglo XIX varió la actitud social entre los pueblos europeos, y con ello la actitud hacia los hebreos, lo que provocó cambios en el Sionismo: el antisemitismo dejó de ser un tema religioso para convertirse en racial, acompañando el auge del nacionalismo radical que caracterizó a la Europa de entonces. Por ejemplo, los rusos proclamaban su origen eslavo, los franceses enfatizaban el orgullo galo, pero

los judíos de cualquiera de ellos, aún asimilados, no podrían pertenecer a esos pueblos.

Mientras las plebes de casi todo el mundo resaltaban sus orígenes históricos propios, los hebreos también comenzaron a indagar sus raíces. Cuando en todas partes los empezaron a llamar «extranjeros» iniciaron la búsqueda de algún rincón del planeta al que pudieran llamar «Patria». El sionismo religioso proporcionó la respuesta, bajo la forma de grupos de jóvenes judíos que por 1880 en Rusia formaron asociaciones alentando el retorno al territorio histórico. En 1897 el austriaco Theodore Herzl organizó en Primer Congreso Sionista Mundial, para proveer de organización y estructura unificada a los esfuerzos aislados.

Al año siguiente comenzó la migración de grupos reducidos de judíos europeos, que establecieron pequeñas colonias en Palestina. Para sus habitantes árabes, el surgimiento de asentamientos de europeos fue motivo de curiosidad pero no de alarma. La tierra estaba poco poblada, mayormente porque la mala administración y los métodos de los invasores turcos no habían alentado el crecimiento demográfico. En consecuencia, a fines del Siglo XIX había espacio para todos en Palestina, la que fue el lugar escogido por varias utopías (Ortodoxos Rusos, Pietistas Alemanes, Calvinistas Polacos, etc.). Los sionistas fueron tan solo un grupo más

EL NACIONALISMO ARABE

Los mismos sentimientos nacionales que sacudieron a los judíos europeos en fines del Siglo XIX afectaron a los árabes veinticinco años más tarde. El ímpetu mayor sobrevino con la Primera Guerra Mundial. Turquía era aliada de Alemania. Inglaterra, temiendo la pérdida del Canal de Suez y sus posesiones petroleras de Persia, alentó una revolución de los árabes contra sus ocupantes turcos, bajo la promesa de formar un Estado Árabe después de la victoria.

La revuelta fue dirigida por Houssein Jerife de la Mecca (tatarabuelo de Houssein, el recién

temente fallecido Rey de Jordania), quien esperaba convertirse en el líder de un Estado Árabe que con centro en Damasco gobernaría sobre lo que hoy es Siria, Líbano, Israel / Palestina, Jordania y la península de Sinaí. Con el asesoramiento del Teniente Coronel británico Edward Thomas Lawrence, la campaña militar fue exitosa en derrotar a un ejército turco carente de liderazgo y moral bélica. Pero después del triunfo a los árabes les faltó unidad de esfuerzo para retener ante las potencias europeas el territorio reconquistado a los turcos en la guerra.

Se produjeron profundas e irreconciliables divisiones entre las tribus árabes participantes en la campaña contra los otomanos, cuando descubrieron que Gran Bretaña había prometido, además de a ellos, partes del territorio a los judíos por la Declaración de Balfour (1917) y a los franceses en el Pacto Sykes-Picot de 1916. Respecto a este último, firmado entre árabes, galos e ingleses, la indignación fue mayor al descubrir que la traducción de las versiones en francés y en inglés era diferente a la versión árabe, particularmente cuando se tradujeron los conceptos relativos a la autodeterminación futura de los pueblos árabes.

Pero la pelea entre árabes solo sirvió a los intereses de las potencias coloniales. Para 1922 Gran Bretaña dirigía un sistema político internacional nuevo, sancionado por la Liga de las Naciones, que mandaba adiestrar a los nativos en la auto gestión antes de darles independencia. Así, Francia recibió Siria y Líbano, mientras que los británicos se quedaron con Transjordania, Jordania y Palestina, y en esta última permitieron que los judíos se establecieran con total libertad.

Los árabes quedaron profundamente resentidos. Además de la traición a la promesa de libertad y del cambio de la dominación turca por la europea, presenciaron como los nuevos invasores entregaban la tierra arábiga a los colonos judíos provenientes de Europa. Y a medida que dichos asentamientos crecían y se multiplicaban, aumentaba la autogestión hebrea que a menudo ignoraba las claves sociales de coexis-

tencia respetuosa con los habitantes más antiguos en esa tierra, los palestinos. No demoró en haber conflictos entre las naciones judía e islámica, lo que acentuó en los primeros la convicción en crear un Estado enteramente zionista.

Cuando los británicos establecieron su mandato en Palestina (1923), el conflicto entre árabes y hebreos no era grave. La migración zionista había alcanzado los 90.000 colonos, que habían pago por la tierra que ocuparon (aunque el dinero se desvió a bolsillos ingleses, no árabes) y que habían colaborado sensiblemente con su cultura más avanzada al mejoramiento de las condiciones de vida (masificación del saneamiento, por ejemplo). La mayor demanda palestina durante la década 1920/30 fue que se detuviera el arribo de judíos y la venta de tierras.

Sin embargo, las condiciones de vida en Palestina eran muy duras, por lo que la mayoría de la migración judía se dirigía a EEUU (por ejemplo, de un millón que abandonaron Rusia, Ucrania y Europa Central en la década de los veinte, sólo 10.000 se dirigieron a la tierra prometida). Al inicio de los años treinta, la población zionista de Palestina era menor del 10%, cuando ocurrieron dos hechos exógenos que alteraron la situación. El primero fue la limitación impuesta por EEUU a la inmigración de Europa Central y Rusia, y el segundo el ascenso al poder de los nazis en Alemania. En un lustro, unos 400.000 judíos ingresaron en Palestina, la que se encontró súbitamente con un 30% de población hebrea, que por su organización y mayor nivel intelectual pronto desalojó a los árabes nativos (palestinos) del nivel original de poder e influencia en su propia patria.

LOS ASUNTOS QUE LLEVARON A LAS GUERRAS

La situación de conflicto estaba clara: dos grupos étnicos pretendían establecer un Estado en el mismo territorio, y cada uno tenía su justificación. Para los zionistas, los judíos habían sido tratados en todas partes del mundo como extranjeros, y en los argumentos de re-

chazo los gobiernos les habían dicho que volverían a donde habían salido: la tierra de Israel, a la que las naciones llamaban Palestina; entonces, sólo habían regresado a la tierra que les perteneció y de la que habían sido despojados dos milenios antes. Para los palestinos la justificación era más simple: Palestina era su patria, el lugar donde vivían antes de la invasión judía, y donde habían vivido sus antecesores por varias generaciones; además, a pesar del aumento del número de hebreos, ellos, los palestinos árabes, aún eran la mayoría.

Pero detrás de los deseos e intenciones, se escondían dos formas muy diferentes de organización política y social, ambas pretendiendo convertirse en la dominante sobre un estado exclusivo a su semejanza. Pocos actores árabes y judíos creían en la posibilidad de un arreglo para llegar a un estado de nacionalismo dual. Los hebreos que habían sufrido siglos de inseguridad y segregación (sin contar a Hitler), no querían lo mismo en Israel. Los palestinos, por su parte, habían sufrido siglos de dominación extranjera (como provincia turca y bajo mandato inglés), para ellos dominio extranjero significaba explotación y los judíos insinuaban ser los herederos de Gran Bretaña. Entonces, de acuerdo con las nociones de nacionalismo y autodeterminación de ambas partes, la coexistencia pacífica entre árabes y judíos ya no fue posible.

El acto final para la guerra fue el involucramiento de las grandes potencias. Los zionistas contaban con el apoyo de EEUU, los palestinos con el de Gran Bretaña. En el debate de la ONU acerca de qué hacer con Palestina, la URSS se alineó con EEUU, no porque Stalin tuviera preferencia alguna, sino como forma de enfrentar entre sí a dos aliados que eran enemigos suyos. Entretanto, en Palestina, dos organizaciones secretas judías (Irgun Zvai Leumi y Palmach) practicaron una campaña de ablandamiento de los efectivos ingleses mediante la práctica del terrorismo selectivo y muy efectivo, lo que influyó con mucho peso en la opinión pública británica, la que reclamó el desli-

gue de sus tropas de la situación. Así, a fines de 1947 Gran Bretaña comunicó formalmente a la ONU el fin de su mandato en Palestina, y como consecuencia de ello, en noviembre, la Asamblea General pasó una Resolución llamando al establecimiento de dos estados en el Mandato Británico de Palestina, uno judío y otro árabe. Una vez recogidas las aprobaciones necesarias, la resolución obtuvo fuerza de ley internacional; era el 13 de mayo de 1948. Al día siguiente, los zionistas, liderados por Ben Gurion, declararon la independencia de un nuevo Estado, llamándolo Israel.

El 15 de mayo los Estados Árabes de la región declararon la guerra irrestricta a Israel y atacaron. Las guerras entre árabes e israelíes se iniciaron, y habrían de producirse en 1948 (Transjordania, Egipto, Siria, Líbano, Iraq), 1956 (Egipto, Siria, Saudi Arabia, Yemen), 1967 (Egipto, Siria, Jordania, OLP), 1973 (Egipto, Siria, OLP) y 1982 (Siria, Líbano, Iraq, OLP), en las que las superpotencias jugaron sus partidas de guerra fría con un apoyo masivo de materiales a ambas partes. En todas las guerras, Israel saldría ganancioso gracias a una superioridad militar producto del mayor intelecto y de un deseo casi fanático de sobrevivir conservando su tierra. Además, entre guerras, hubo un prolongado conflicto de atricción en el que se practicó el terrorismo por ambas partes, aunque debe reconocerse la abrumadora mayoría de las acciones al bando musulmán, en particular cuando los palestinos pusieron en manos de la Organización de Liberación de Palestina (OLP, aparato terrorista liderado por Yasser Arafat) la conducción de los asuntos nacionales.

LAS CONDICIONES ACTUALES

En 1993, y quizá cansados por tantos años de guerras estériles, dos enemigos hasta entonces irreconciliables y convertidos en los líderes de sus respectivos países, encontraron la grandeza para iniciar los contactos destinados a un proceso de paz, que se concretó cuando en el otoño boreal del año siguiente se firmó en presencia del presidente de EEUU, William Jefferson

Clinton, un Tratado que habría de traer la paz definitiva a la región. Por sus términos, Palestina adquiriría autonomía política en Cisjordania y Gaza, con autorización para armar una fuerza policial propia, aunque las relaciones internacionales y la defensa permanecerían a cargo de Israel. También se establecía una agenda de temas a solucionar, que terminaría (en fecha a determinar) en la independencia de Palestina.

Pero tanto para Yitzhak Rabin como para Yasser Arafat, la tarea de ponerlo en práctica resultaría más que difícil, porque en las entrañas de ambos pueblos convivían sectores radicales, dominados por el rencor y la intransigencia. Entonces sobrevino lo no previsto: el premier israelí Yitzhak Rabin cayó ultimado por un radical judío durante un acto público. Su sucesor transitorio, Simon Peres fue incapaz de aquietar las tensiones generadas, lo que se vio reflejado en las siguientes elecciones al consagrarse el triunfo de Benjamin Netanyahu representando a la extrema derecha israelí.

Opositor desde un principio de los acuerdos de paz con la OLP, Netanyahu dejó de inmediato de lado los acuerdos de Oslo, y cortó el diálogo con Yasser Arafat, a quien seguía viendo como el terrorista que antes había sido. Si bien el líder palestino intentó mantener controlada la situación, no pudo evitar que los sectores más radicalizados de su pueblo abandonaran también el proceso de paz y pasando a la clandestinidad volvieran a la práctica del terrorismo. Así, se perdieron varios valiosos años.

Sin embargo, no todo parecía perdido, la idea de la paz posible había germinado en una mayoría del pueblo israelí, la que en el siguiente comicio llevó al General (R) Ehud Barak (un héroe militar sabra, de gran prestigio) al puesto de Primer Ministro. El plan de Barak era sencillo, bajo el slogan de "tierra por paz" ordenó el abandono y demolición de los asentamientos judíos establecidos en los sectores palestinos. No fue fácil la aplicación de la medida, por la oposición intransigente de sectores ortodoxos y radicales judíos, pero el Premier hizo uso de su gran ascendiente militar para emplear al ejér-

cito en refuerzo de su autoridad. Con dificultades, la paz parecía afianzarse. Sin embargo, Yasser Arafat no lograba controlar a los terroristas palestinos, y la tensión fue aumentando.

El 28 de setiembre de 2000 ocurrió un hecho que se convirtió en punto de inflexión de la historia local. Ese día el General (R) Ariel Sharon, candidato de la extrema derecha israelí (y a quien se responsabilizó de las masacres de Sabra y Shatila, Líbano, 1982), decidió dar un paseo por el Monte del Templo y Explanada de las Mezquitas de Jerusalem, rodeado de guardaespaldas armados. Hay quienes piensan que Sharon tenía calculado que su paseo desataría una ola de violencia que paralizaría los restos del proceso de paz y lo catapultaría a él a la cúspide del poder en Israel; otros creen que el paseo fue inocente y que solo había concurrido al lugar a orar.

La visita de Sharon se produjo en un contexto muy sensible. Tres meses atrás había fracasado una cumbre en Camp David entre Ehud Barak y Yasser Arafat, promovida por Bill Clinton, quien quería adjudicarse un triunfo diplomático importante antes de abandonar la Casa Blanca. La frustración en Palestina fue enorme. Con un nivel de pobreza alarmante en sus territorios, la dirigencia acusada de corrupción y despilfarro, la juventud sometida a la prédica constante de los radicales islámicos de Hezbolah y Hammas, y sin un futuro alentador a la vista, el fracaso de la cumbre preparó el terreno entre los palestinos para una explosión social.

Lo cierto fue que, intencional o no, el paseo de Sharon por el sitio sagrado para judíos y musulmanes desató la Intifada (rebelión civil), una ola de violencia incontrolable que sumergió a la región en un estado de guerra que en dos años dejó más de 2500 muertos, decenas de miles de heridos, y una economía devastada. Sharon llegó al sillón de Primer Ministro y el proceso de paz nuevamente es tan solo un recuerdo. Pero el nuevo mandatario israelí no terminó con la violencia ni mucho menos, sino que la alentó. A dos años del comienzo de

la Intifada el panorama de la región es verdaderamente dramático. Casi 1900 palestinos han muerto en el conflicto; del lado de Israel las víctimas son unas 600, la mayoría muertas en atentados suicidas. Además, de ambos lados hay decenas de miles de heridos, la gran mayoría población civil inocente.

Los atentados del 11 de setiembre contra EEUU no hicieron más que atizar las llamas. Sharon bautizó a Arafat como el "Osama Bin Laden de Israel", y con la bendición del gobierno estadounidense lanzó su poder militar contra Cisjordania y Gaza, retomando por las armas los territorios que estaban siendo administrados por los palestinos.

La Intifada destruyó totalmente la incipiente economía autónoma de Palestina, y al tiempo hundió a Israel en la peor recesión de su historia. La crisis judía se debe exclusivamente a los atentados terroristas. En cambio, el cierre de los territorios y la ocupación del ejército israelí de las zonas autónomas destruyó por completo las bases de la economía palestina. Con un 60% de la población por debajo del nivel de pobreza, y con una tasa de desocupación que supera el 50%, la economía de Palestina se quebró más allá de su posibilidad de recuperación, según informe de ONU.

Israel también está afectado por el conflicto y vive una crisis sin precedentes. La tasa de desocupación superó el 10% por primera vez en la historia, cayeron las inversiones extranjeras y el shekel (moneda israelí) se depreció más allá de lo soportable. Sólo la copiosa y continua ayuda que proviene de los judíos del exterior mantiene con cierta estabilidad la economía.

Pero el problema más grave es humano. No existe en los actuales liderazgos políticos de ambas partes la convicción de la paz posible y sin siquiera la idea de la paz nada podrá concretarse. Pero peor aún, hay una generación entera de palestinos que crecieron entre las intifadas, para quienes la paz nunca exis-

tió, no la conocen, no saben lo que significa, y para ellos el estado de conflicto es la situación de normalidad. Esta generación se está aproximando a la edad de la conducción política, y pronto habrán de desplazar a los escasos obreros de la construcción de la paz (que por otra parte, están desalentados en sí mismos, y desacreditados ante el público por no haber logrado nada), y esto parece no ser notado o tenido en cuenta por la actual dirigencia de Israel. Cuando esa generación llegue al poder entre los palestinos, la paz y el orden en la región ya no serán posibles.

Si bien sería posible trazar escenarios futuros, no es el propósito de este artículo. Sólo cabe esperar que las palabras "Israel" o "Palestina" no sean en el venidero simples vocablos que, como "Camelot", signifiquen la historia épica de algo que existió cierta vez en un tiempo.

REFERENCIAS

- 1) KINDER, Hermann & HILGEMAN, Werner.; "Atlas of World History", Tomos I y II, Anchor Doubleday Books, New York, 1974.
- 2) ZIEGLER, David; "War, Peace & International Politics"; Little, Brown & co., Toronto, 1984.
- 3) MACRIDIS, ROY; "Foreign Policy in World Politics"; Prentice Hall Inc.; Englewood Cliffs, New Jersey, 1976.
- 4) KISSINGER, Henry; "Diplomacy"; Simon & Schuster Publishers, New York, 1994.
- 5) KISSINGER, Henry; "My White House Years"; Little, Brown & Co.; Toronto, 1979.
- 6) WALHID, Mansour-el; "Libano & Palestine, two US big troubles", Georgetown University Library, Washington DC, 1998.
- 7) HERZOG, Chaim; "The Arab - Israeli Wars"; Random House Inc., New York, 1984.
- 8) LUGONES, Paula; "Intifada, dos años de muerte y destrucción"; Ediciones Clarín, Buenos Aires, 2002.
- 9) BERIS, Jana; "Jerusalem, un balance de frustración y miedo"; Editorial El Tiempo, Bogotá, 2002.



UN VIAJE A LO DESCONOCIDO

por el Doctor Angel Grillo y la Doctora M. J. Moll

Por el año 1985, el Uruguay también dijo presente en la Antártida. Ya hacía 5 años que nuestro país venía gestionando este trámite, que no incluía ninguna aspiración territorial, sino tomar parte de todo lo que tiene que ver con la actividad antártica. Finalmente en el año antes mencionado la República Oriental del Uruguay ingresó conjuntamente con la República Popular de China, como miembro pleno, con voz y voto, al Tratado Antártico el cual desde el año 1961 se encontraba en vigencia.

Fue por estos tiempos que un grupo de soñadores e inquietos compatriotas, encabezado por el Dr. Angel B. Grillo (médico, angiólogo intervencionista, estudio de las arterias), científicos por naturaleza y amparados por el Instituto Antártico Uruguayo, realizan su primera expedición a esta enigmática tierra, allí entre picos helados y glaciares de existencia milenaria.

El objetivo era la investigación, palabra que nos traduce esfuerzo, sacrificio, dedicación y entre otras cosas necesidad de dinero. Sin embargo, se logró instalar la Base Antártica Gral. Artigas de la que seguramente todos Ustedes ya han escuchado hablar, ubicada en la isla Rey Jorge, perteneciente al grupo de islas conocido como Shetland del Sur, 100 kms. al norte de la Península Antártica, y 900 kms. al sur del extremo también sur del continente sudamericano.

Nos queda claro el espíritu de este multidisciplinario equipo, el cual estaba formado entre otros, por médicos, radiólogos, biólogos, veterinarios, químicos, etc., que debió adaptarse a inhóspitas y peligrosas situaciones.

Por ejemplo el hecho de sufrir temperaturas que oscilan entre veinte y veinticinco grados bajo cero en los meses de invierno, el peligro de las tormentas de nieve y los incómodos «wannigans», casa-habitación, las cuales son contenedores aislados térmicamente, nombre puesto en honor a su fabricante neocelandés.

¿A que responde la necesidad de elegir este lugar como base de investigación?

La razón entre otras es porque éste es el hábitat natural de un ave tan singular como el pingüino, objeto de estudio del Dr. Grillo y sus compañeros, dada la similitud de su aparato vascular con el del ser humano.

La hipótesis era buscar una sustancia que previniera la Ateroesclerosis. Así es como comenzaron a estudiar este tan simpático pero maloliente ave, bajo las más cuidadosas reglas universales de protección de los animales. Una vez extraídas y estudiadas las muestras se *encontró* con gran sorpresa por parte de los investigadores la ausencia en sus arterias de la tan temida afección.

Sigue en página 56

IMPORTANCIA DEL MINADO DEFENSIVO

por el Capitán de Navío (CG) Aldo Felici

En las jerarquías de Oficial Subalterno el autor se desempeñó a bordo como Oficial de Armas, en la Escuela Naval como Oficial Instructor, y en el Estado Mayor General de la Armada en la Segunda División .

Como Oficial Jefe se ha diplomado en el Curso de Comando y Estado Mayor Aéreo en la Fuerza Aérea, el Curso de Estado Mayor Naval en la Armada Nacional y el Curso de Estado Mayor Naval en la República Federal de Alemania, habiendo prestado servicios en la Academia de Guerra Naval como Jefe de Cursos y posteriormente como Sub Director.

Actualmente como Oficial Superior, presta servicios en el Instituto Antártico Uruguayo como Consejero.

Marco conceptual

La capacidad de ejecutar operaciones de minado defensivo permite en el plano estratégico cambiar la relación espacio-tiempo, la que para el caso propio del Uruguay, debido a la limitada extensión territorial, se revela marginal al ofrecer poca profundidad para la defensa. Esto significa que mediante el minado, implementado de manera compatible con las normas de Derecho Internacional, se puede adelantar escalonadamente el dispositivo defensivo en términos del espacio fluvio-marítimo, procurando con ello negar o restringir el uso por fuerzas hostiles de las aguas circundantes a la República, con el propósito de interponer una adecuada distancia que reduzca o limite la capacidad de proyectar sobre el territorio y su población, el poder militar por parte de un potencial agresor.

El efecto obtenido sería de carácter disuasorio para sus actividades bélicas como forma de resolver un conflicto, o al menos alcanzaría un efecto dilatorio en el tiempo al imponerle la carga del esfuerzo extra a dedicar al contraminado.

Asimismo, en virtud de la posición estratégica ocupada por el país, en relación a la interfase de importantes líneas de comunica-

ciones exteriores e interiores de América del Sur, puede significar una decidida e importante contribución a la defensa regional sea en el contexto de una eventual alianza hemisférica o transhemisférica, propendiente a asegurar la libertad de navegación y el comercio como eje motor del intercambio y el desarrollo entre naciones libres y civilizadas.

En el plano operativo debe mirarse la capacidad del minado defensivo con un doble aspecto, uno externo desde el punto de vista del potencial adversario y otro interno desde el punto de vista propio y en contribución a eventuales fuerzas aliadas, abarcando los dos conceptos principales de toda defensa, el de resistencia y el de reducción de la capacidad ofensiva del adversario.

La resistencia estará dada por la permanencia y duración del campo, que puede sostenerse o extenderse favorablemente por la proximidad de las bases propias y por contar los vectores de minado también con la protección de las otras fuerzas propias actuando en forma conjunta. A su vez, la reducción de la capacidad ofensiva del adversario es una característica inherente a las armas empleadas; que lo serán en un área de operaciones cuyo ambiente es conocido y para ser accionadas contra blancos militares para los que

pueden ser preseleccionadas y desplegadas convenientemente en un dispositivo efectivo, aprovechando de este modo los efectos resultantes de la interacción entre los factores de tecnología y geografía, determinando así la ventaja de la defensa frente a las prestaciones de los medios hostiles.

Desde su aspecto externo reducirá la probabilidad de efectivizar ataques de superficie o submarinos, incluyendo raids de tiro naval contra la costa, raids anfibios, o ataques al tráfico, como así también prevendrá la posibilidad de que el eventual oponente realice un minado ofensivo eficaz con sus medios de superficie y submarinos. Considerando el aspecto interno del minado defensivo, éste provee de un área de exclusión de medios de superficie y submarinos hostiles, de manera que dentro la misma pueda organizarse el tráfico propio y el aliado para su acceso al Puerto de Montevideo o en tránsito para los puertos amigos, ruteando los buques mercantes y sus unidades de escolta por las derrotas de navegación segura en aguas someras determinadas en tiempo de paz, a los cuales se adiciona otro elemento de seguridad en términos de protección física ante la posibilidad de un evento bélico, provista por campos minados dispuestos convenientemente para restringir el uso efectivo de las armas desde plataformas adversarias de superficie y submarinas.

Como consecuencia del aspecto externo considerado, se puede extrapolar que el minado defensivo actúa para el oponente como multiplicador de esfuerzos, puesto que de insistir en efectivizar acciones navales ofensivas, deberá enfrentarse a la situación de disponer una diversidad de operaciones que incluyan el contraminado, el cual a su vez requerirá mayor número de unidades de protección, las cuales también se expondrán a riesgo de los campos minados que, implementados combinadamente con otras medidas defensivas, plantearán al oponente un grado de aceptabilidad bajo. Esta aceptabilidad se verá comprometida en forma creciente de manera proporcional al incremento de la distancia que

deban recorrer sus unidades averiadas y por lo tanto forzadas a retornar a base, funcionando entonces como mecanismo de realimentación del efecto estratégico de disuasión que procura obtener la capacidad de minado defensivo.

Por otra parte, la consecuencia en el aspecto interno como factor multiplicador de fuerzas se traduce, por un lado en una mayor libertad de acción de los medios navales propios operando en la extensión del área protegida por los campos minados, que de otra forma enfrentados con una fuerza de superficie y submarina abrumadora en medios, estarían forzados a permanecer en base o sólo operando en sus proximidades, restringiendo su capacidad de participar activamente en la defensa nacional o regional. Asimismo el disponer de campos de alerta y protección en base y las principales terminales portuarias, permite distraer menor cantidad de recursos materiales y humanos para tareas de vigilancia y seguridad de estas instalaciones, tareas que podrán ser desarrolladas por el propio personal del establecimiento naval en tierra y de reserva naval, lo cual permite una mayor asignación de medios navales para integrar fuerzas de acompañamiento y de cobertura o para ejercitar otro tipo de medidas defensivas.

A los efectos de la doctrina de batalla, el minado defensivo constituye un importante aporte material en el sentido de la combinación de las armas en el mar, esto es empleándolo simultáneamente con artillería y medios aéreos, desde la costa y embarcados. Esta concepción de defensa de los espacios territoriales vitales a la prosperidad de la República, propende a la conservación de la fuerza en un contexto operativo tendiente a facilitar una mayor paridad de condiciones con los medios hostiles, en base al establecimiento de una zona defensiva donde se pueda actuar mediante la combinación de armas en el mar, explotando la ventaja del conocimiento de las características del área de operaciones.

Esta estrategia conceptualmente defensiva, con el aporte del minado como eficiente alternativa de excelente relación beneficio-

costo, resulta tecnológicamente accesible y cuantitativamente menos dispendiosa que otros sistemas de armas. Ello contribuye a volverla empleable en una configuración que incrementa los beneficios para la defensa con los medios propios y reduce los riesgos de ataque de un potencial agresor, evitando también mayores expensas financieras. Ello es fundamental para continuar manteniendo coherencia con los esfuerzos económicos realizados por el país en términos de posibilidades y disponibilidades presupuestarias.

Concepto doctrinario de empleo

La disponibilidad de minas posibilita una decisiva contribución al ejercicio de la defensa naval en profundidad, a través de la efectivización del uso de las armas combinadas en el mar.

Esta efectivización refiere al empleo combinado en forma escalonada de las unidades flotantes mayores, unidades aeronavales, y fuerzas especiales de incursión, en las áreas marítimas avanzadas en alta mar o áreas de plataforma continental; el uso de unidades más ligeras en áreas próximas del litoral del propio mar territorial y en el Río de la Plata; y por último el despliegue de unidades de defensa costera en la franja de la costa, de manera simultánea con campos minados defensivos, de alerta y de protección.

En este entorno operativo, el empleo defensivo de minas navales permite obtener efectos sinérgicos al combinarse con los otros medios enunciados, esto es por un lado negando áreas de interés a los potenciales adversarios, con el efecto de contribuir a evitar que éstos ocupen posiciones ventajosas a fin de emprender sus acciones hostiles; y por otro lado liberando medios propios para su empeñamiento en otras áreas sensibles, con un efecto multiplicador de fuerzas.

En áreas de la plataforma continental se emplearían para proteger las líneas de comunicaciones marítimas, teniendo como objetivo físico las unidades de superficie y los subma-

nos hostiles que puedan amenazarlas, complementando y suplementando en posiciones claves como son los puntos de estrangulamiento, la acción de unidades de exploración y de escolta del tráfico marítimo propio o aliado, el cual puede ser vectoreado por aguas más seguras.

En las áreas del litoral marítimo y fluvial, el sembrado de campos minados permite la defensa de áreas de concentración de tráfico marítimo negando la aproximación de unidades de superficie hostiles, con la consiguiente reducción de la posibilidad de forzar el contacto por parte de éstas y por otro lado potenciando las acciones de unidades propias más ligeras empeñadas en tareas de patrulla y acompañamiento. Estas últimas, amparadas en el conocimiento del área de operaciones, podrán forzar o romper el contacto para lograr ventaja táctica, buscando la cobertura que los campos minados defensivos pueden proporcionar contra cualquier tipo de unidad mayor hostil, como una fragata o aún un destructor con características para operar en estas áreas de aguas someras.

Para el caso de la defensa costera, el empleo de estas minas será decisivo para negar a las unidades de superficie hostiles aquellas posiciones favorables para proyectar su capacidad bélica sobre el propio territorio de la República, como es el caso de las incursiones realizadas con el propósito de ejecutar tiro de artillería naval sobre objetivos en tierra, como puertos, bases, aeropuertos, y otras instalaciones, o el caso también del apoyo al desembarco de fuerzas anfibias y fuerzas especiales para atacar estos objetivos.

El empleo de los campos sembrados en este escalón defensivo de las áreas marítimas y fluviales contiguas a la franja costera, se puede complementar mediante los campos de tiro de artillería naval emplazada en la costa, y también de artillería de campaña del Ejército actuando en forma conjunta en el teatro de operaciones integrado. De esta forma se contribuye a reducir la amenaza de bombardeo naval al dispositivo defensivo terrestre integrado por las tres fuerzas armadas, al dificultar a las unidades de superfi-

cie hostiles el cerrar distancia para efectuar fuego de eficacia sobre blancos en tierra.

Valor estratégico y operativo

Los dos centros de gravedad que pueden considerarse importantes, con facilidades de comunicaciones y servicios desarrollados para favorecer el ejercicio de funciones de gobierno, son en el Río de la Plata el complejo urbano Montevideo – Ciudad de la Costa y en el Frente Marítimo el complejo urbano Maldonado – Punta del Este, los cuales cuentan con puertos, aeropuertos y el eje vial más amplio que los une por la franja costera.

Alternativamente emerge también otro centro de gravedad importante por su característica fluvial, constituido por el complejo urbano de Colonia, a la luz de su posición estratégica en el umbral de la hidrovía que conduce al centro de América del Sur. Este, comunicado también a Montevideo por una vía rápida sobre la franja costera, adquiriría especial importancia en el futuro de concretarse la construcción del puente internacional sobre el Río de la Plata.

Tanto en el marco unilateral de la autodefensa, tomando las medidas del Artículo 51 de la Carta de Naciones Unidas, como en el marco de la defensa multilateral a través de un mecanismo colectivo de defensa, aparece como básica la protección de estos centros de gravedad para preservar la integridad del Estado como sujeto de derecho internacional y como mínima contribución en el marco de una alianza tanto regional como hemisférica o transhemisférica en el plano exterior, así como para preservar el bienestar de la sociedad contribuyendo a asegurar el comercio y los servicios esenciales en el plano interno de la República.

Esta protección es positivo enfatizarla en el frente marítimo y fluvial, que es donde están localizados los centros de gravedad enunciados y donde son más vulnerables a partir de que las amenazas mayores de poderosos medios navales modernos podrían provenir

de estas direcciones. Desde estas áreas un eventual adversario podría organizar gradualmente acciones militares hostiles limitadas al nivel de incursiones de superficie y anfibas, o la interdicción de tráfico marítimo, hasta el poco probable máximo grado de agresión armada como lo es una invasión.

En este escenario, el disponer de minas navales para sembrar campos defensivos y de alerta y protección con un alto grado de probabilidad de neutralización de medios de combate adversarios, redundará en una importante reducción de la amenaza que pueden presentar los modernos destructores y fragatas, dificultándoles la entrada al alcance de la mayoría de sus armas y la situación en posiciones de tiro favorables contra las importantes instalaciones a ser defendidas en tierra, a las que se le suma eventualmente la amenaza de submarinos, que también como los anteriores pueden ser empleados contra las unidades navales y el tráfico marítimo propio o amigo.

El sembrado de campos de minas navales defensivos y de alerta y protección, tendrán por lo expuesto una manifiesta función de persuadir el empleo de eventuales fuerzas hostiles, con importantes implicaciones en los planos estratégico y operativo, que a continuación se detallan.

a. En el plano estratégico:

1. Favorece el ejercicio del Poder Naval con un efecto estratégico de disuasión, en el contexto de la implementación doctrinaria, en la defensa de los principales puertos y bases de Montevideo y Punta del Este como centros de gravedad, para asegurar el despliegue de la Flota y el movimiento del Tráfico Marítimo, y apoyar la continuidad de las funciones de gobierno de la República.
2. Provee cobertura a la guarnición de Montevideo integrada también por las fuerzas amigas del Ejército Nacional y la Fuerza Aérea Uruguaya, colaborando a asegurar el frente costero sobre el Río de la Plata

contra incursiones anfibias, y de bombardeo naval sobre los objetivos principales a defender en tierra.

3. Puede ser empleado también para proteger de un raid anfibio o bombardeo naval alternativamente el Puerto de Colonia y otras instalaciones portuarias, para mantenerlas como bases avanzadas con el fin de recuperar la iniciativa y emprender una contraofensiva en el ejercicio de la Defensa Nacional, y también asegurar las líneas de comunicaciones marítimas o fluviales, en los puntos de estrangulamiento del área de influencia de estas bases o puertos.
- b. En el plano operativo:
 1. Aumenta la seguridad de los medios del dispositivo defensivo desplegado en la costa, comprendiendo artillería y el sistema de vigilancia de minas, así como también aquellos medios empleados en la protección del establecimiento naval terrestre.
 2. Maximiza su rol de protección en el caso de la hipótesis de combate convencional, a la luz de los requerimientos de cobertura para el tráfico marítimo y también las unidades navales propias o amigas empeñadas en tareas de exploración, patrulla o escolta.
 3. Actúa como elemento multiplicador de fuerzas, al liberar de tareas exclusivas de protección de bases o negación de áreas marítimas y fluviales, la mayor parte de medios y hombres especializados en el combate naval, los cuales pueden concentrarse entre otras acciones, en el enfrentamiento de fuerzas navales de superficie hostiles.
 4. Contribuye a la obtención del factor sorpresa al poder ser empleadas como medidas defensivas anticipadas en el teatro de operaciones marítimo y también en el fluvial, para defender áreas de interés de la República, activables en periodos de tiempo preseleccionados en zonas predeterminadas, provocando en los medios anfibios

o de superficie de las fuerzas hostiles un esfuerzo de combate mayor al esperado.

5. Presenta la característica de evolucionar como sistema de armas para contrarrestar medios navales y aeronavales que en el futuro estarán disponibles para realizar raids anfibios y envolvimientos verticales, como lo son los buques con casco de efecto superficie y los hidroaviones.

Conclusiones

A la luz de los conceptos desarrollados, se puede sintetizar la importancia del minado defensivo, a través de las siguientes conclusiones:

- a. Incrementa las capacidades de defensa en términos de eficacia y eficiencia de componentes centrales para el ejercicio del poder naval, como lo son las bases y puertos, las líneas de comunicaciones marítimas y la propia flota.
- b. Facilita la articulación del teatro integrado de operaciones de la tríada militar, al constituirse en un elemento defensivo de interfase entre el ámbito marítimo fluvial y el terrestre, que proporciona mutua protección contra medios navales y anfibios hostiles de alta movilidad que ataquen a fuerzas navales, terrestres y aéreas desplegadas bajo un comando conjunto.
- c. Apoya la participación de la Armada Nacional en la gestión de defensa de la República, pudiendo asesorar a las otras fuerzas acerca de la implementación de este sistema, para una campaña estratégica defensiva en el marco de una hipótesis convencional para protección de sus instalaciones militares, aeropuertos, puertos y otros objetivos sensibles.
- d. Favorece la actualización y aumento de capacidad para enfrentar diversas amenazas en términos cualitativos y cuantitativos, posibilitando extender la defensa a otras áreas del teatro integrado de operaciones y contribuyendo a defender la integridad territorial de la República.



Viene de página 50

Paso seguido se pensó en la causa de ello. ¿Sería su metabolismo, su genética, su alimentación, etc.? Ya en una segunda expedición se comenzó a observar que el alimento básico de estas aves es el krill, “*Euphausia-superba*”, pequeño crustáceo de aproximadamente tres centímetros de largo, que abunda en las aguas heladas de la Antártida debido a un importante daño ecológico: la caza indiscriminada de ballenas. Allí se encuentra en cantidades impensables como de 500 a 750 millones de toneladas, siendo su población el doble de la biomasa del ser humano por lo cual, además de su gran contenido proteico, fue considerado el alimento del futuro. Además de ello, contiene en altas concentraciones Ácidos Grasos Omega-3, (1,47 mg/ 100 gs.), así como vitaminas A, B, y D, oligoelementos, especialmente el selenio, y colesterol en muy bajas proporciones.

Focalizados en la alimentación, es que deciden cambiarle al pingüino su dieta habitual por una rica en colesterol, observando que finalmente estos desarrollaban placas de ateroma en sus arterias.

Una vez en nuestro tan querido Montevideo se decide cambiar el animal de investigación, eligiendo al conejo. Se forman dos grupos de estos, alimentados con dietas diferentes, una rica en colesterol y la otra en colesterol más krill. Como era de esperar, en aquellos conejos que habían formado placas de ateroma, tras la alimentación con el agregado de krill, éstas disminuían significativamente sus dimensiones, lo cual quedó muy bien demostrado por la anatomía patológica.

Como paso culminante y trascendental se lleva el uso del polvo de krill o sea OMEGA-3 a humanos, comprobándose en primer lugar la falta de toxicidad, así como sus efectos antitrombóticos, antihipertensivos, antiinflamatorios y normolipemiantes, en suma acción ANTIATEROGENICA. Siendo esta última de gran relevancia para el Dr. Grillo y sus colaboradores, dado que fue el objeto de su obsesiva búsqueda.

Por supuesto que todo lo anteriormente descrito fue publicado en revistas científicas en su debido tiempo y forma. Concomitantemente a nivel mundial otros investigadores arribaron a similares conclusiones que las de nuestros compatriotas, referente a los múltiples efectos beneficiosos de los Ácidos Grasos Poliinsaturados como es el Omega-3.

Creemos que, sin lugar a dudas, valen la pena tantos esfuerzos como decíamos al inicio de este pasaje, ya que gracias a esa obsesión por investigar lo desconocido que tenemos algunos seres humanos, es que la ciencia avanza a pasos vertiginosos.

Bravo Por Uruguay!

LIGA MARITIMA URUGUAYA

«El Uruguay marítimo y fluvial Rumbo al Tercer Milenio.1999.

“LA RIVALIDAD ANGLO-HISPANICA. ASPECTOS NAVALES. SU INCIDENCIA EN EL CONFLICTO HEGEMÓNICO EUROPEO.”

por el Dr. Pablo Boggio Marzet

Pablo Alberto Boggio-Marzet es argentino, abogado, escribano y procurador. Tiene estudios en las carreras de jurisprudencia y ciencias políticas de la Universidad de Torino (Italia). Es profesor asociado en la cátedra de Política Internacional Latinoamericana en la Escuela de Relaciones Internacionales de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad del Salvador, a partir del año 1977; asimismo, profesor asociado en las materias: Problemas y Análisis de Política Exterior Argentina y Problemas y Análisis de Política Internacional Latinoamericana y de diversas asignaturas especiales dictadas en la misma Escuela. Se desempeña hasta la actualidad como profesor de la materia de Derecho de las Relaciones Internacionales en el Instituto Superior de Profesorado Pío XII, de la ciudad de Avellaneda, provincia de Buenos Aires.

Es Miembro de la Asociación Argentina de Derecho Internacional (AADI), del Instituto de Geopolítica y Relaciones Internacionales (GEOSUR) de Montevideo, República Oriental del Uruguay, y del Congreso de Geopolítica y Política Exterior de Buenos Aires.

A partir de 1987 es Miembro Académico de Número del Instituto de las Malvinas y Tierras Australes Argentinas. Desde 1991 es miembro asociado del Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional (IHLADI), con sede en el Real Colegio Universitario “María Cristina” de San Lorenzo del Escorial, Madrid, España.

Ha publicado trabajos relacionados con las Islas Malvinas y con la problemática geopolítica del Atlántico Sur.

Además, ha participado activamente en numerosos encuentros, seminarios y otros cursos a nivel universitario desde 1959 hasta la actualidad, por lo que no cabe reseñarlos por razones de brevedad, dictando conferencias en los mismos ámbitos.

En los siglos anteriores a la conquista de América (desde el siglo XI al XV) sus mayores protagonistas, los pueblos de la península ibérica, por un lado, y los de las islas británicas por el otro, rivalizaron disputando el dominio de los mares que los separaban.

Esta pugna enfrenta principalmente a Castilla contra Inglaterra en esos siglos

medioevales, pero terciando también otros pueblos marítimos del occidente europeo, y asimismo las marinas musulmanas. Durante la baja Edad Media no existía entre ellos -ibéricos y británicos- diferendo religioso alguno (como lo hubo más tarde a partir del siglo XVI) pero ya desde entonces luchaba Castilla contra Inglaterra y Portugal. Estos últimos eran igualmente reinos navegantes y habían estre-

chados lazos de amistad desde antiguo. Desde las Primeras Cruzadas los voluntarios ingleses hacían escala en el condado de Oporto (luego reino de Portugal) en su ruta hacia Palestina. Cuando podían regresar también solían hacerlo por el mismo camino. De ahí que importaran a un santo griego como patrono común de ambos; San Jorge lo es tanto de Inglaterra como de Portugal. Asimismo, a orillas del Tago cooperaron para reconquistar Lisboa de manos de los musulmanes, en el año 1147.

Siendo los portugueses, en realidad, gallegos emancipados desde el siglo XII, su separación de Castilla implicó un fenómeno político, pero nunca cultural ni geográfico. Galicia en cambio se mantuvo unida a Castilla y formó, después de la disolución del imperio romano de occidente, la primera marina española posterior a Roma para enfrentar los ataques normandos. Estos, pueblos del Atlántico norte (de ahí su nombre: “northmans” o sea “hombres del norte”) provenían de la actual Escandinavia y ejercieron la piratería desde la época de Carlomagno (siglos VIII y IX) contra las costas de Europa occidental.

Más tarde se establecieron en el reino franco, o Francia; y adoptando lengua y costumbres de los francos, conquistaron hacia el 1066 la tierra de los anglos, sajones y jutos (tribus germánicas venidas desde el continente con anterioridad) fundando la monarquía anglo-normanda. Los normandos escandinavos también se establecieron en lo que es hoy Gran Bretaña, donde fueron conocidos como “vikings” o “daneses”, pese a ser la mayoría de ellos noruegos. Hacia el siglo XI llegaron a controlar Inglaterra, Islandia y Escandinavia, bajo el rey Knut (latinizado en “Canuto”) el grande, quien contó –ya desde entonces– con la oposición de los suecos. Este “reino del Atlántico norte” llegó a descubrir y ocupar –temporariamente– las costas de Groenlandia y diversos puntos de América del Norte.

El papel de antemural marítimo desempeñado por Galicia le valió la ocupación normanda durante una parte del siglo IX; y la importancia de su centro religioso, Santiago de Compostela, determinó a través de sus vínculos con Asturias, León y Castilla que su patronazgo se extendiera, más tarde, a toda España. También es particularmente importante la figura de San Rosendo en esta lucha contra las invasiones del norte. Mucho tiempo después, con la llegada de la segunda dinastía borgoñona a España (siglo XVI, con Carlos I, V de Alemania) se incorporó como emblema de la casa real y símbolo militar la cruz de San Andrés, o “cruz de Borgoña”, en aspas de color preferentemente encarnado, arborescentes o no.

Castilla, reino predominantemente continental, buscaba a su vez una o varias salidas al mar (primordialmente meridionales, a través de Andalucía y el Algarve) contando con la ayuda de una aliada no menos antigua, pero no tan constante: Francia. Este cuadro se reproduce luego de 1492 (o sea desde el siglo XVI en adelante) con importantes variantes: Castilla, unificada con Aragón y por un cierto tiempo con Portugal, da forma casi definitiva a España.

El estado capetingo, a su vez también un reino continental –originalmente estaba constituido por la «isla de Francia»–, con centro en la fortaleza del Louvre, construida principalmente para afrontar «las guerras inglesas» de los siglos XII al XV–, partiendo igualmente desde el interior del territorio, alcanza sus bordes marítimos meridionales y los Pirineos del sur, con el tratado de Corbeil de 1258, logrado por San Luis –rey de Francia– en desmedro de los catalanes.

A partir de la unificación española obtenida por los Reyes Católicos, Francia encabeza la oposición continental a España durante el apogeo de esta (siglos XVI y XVII), en un verdadero movimiento suicida, pues debilitó a ambos estados, agotándolos en intermina-

bles guerras, en beneficio de terceros. Se libra entre los capeto-borgoñones de Madrid (los llamados «Austrias») y los capetos de París (sean estos «Valois» o «Borbones») una verdadera guerra de familia, pues del ducado de Borgoña había sido despojado el bisabuelo de Carlos I (de quien tomaba el nombre) Carlos el Temerario, quien murió en combate enfrentando una Coalición urdida por sus parientes de París. En ese momento la línea principal de los Capetos se halla representada por Luis XI, el cual merecería el mote de “la araña universal”.

En este conflicto dinástico protagonizado por España y Francia prevalecieron las enemistades aportadas por Aragón, por sobre las que tenía Castilla, dándole a la lucha un carácter fundamentalmente continental. En efecto, los reinos de Levante (Aragón y Cataluña) pese a las habituales alianzas matrimoniales hispano-francesas, se encontraban con frecuencia en guerra con sus vecinos, por razones de interés -no obstante su proximidad cultural, mucho mayor que la que Castilla tenía con los francos; y con los meridionales franceses-. Así, y por un cierto tiempo y señaladamente por la política llevada adelante por Fernando el Católico, se impusieron las enemistades catalano-aragonesas por sobre las castellanas.

Las rivalidades históricas de Castilla, aparte de la lucha por fuera de la cristiandad contra los musulmanes, se originaron, como ya dijimos, en el separatismo de los portugueses, apuntalado desde siempre por Inglaterra, la cual fortaleció la secesión portuguesa aún desde tiempos anteriores a la crucial batalla de Aljubarrota (agosto de 1385)

En el frente pirenaico, el choque de intereses contra los anglonormandos era aún más directo, puesto que gran parte de la Francia occidental estaba en manos de los ingleses: esta suerte de «Francia inglesa» -de la que son remanentes las islas del Canal de la Mancha o anglonormandas- perduró

unos 300 años, exactamente desde 1154 a 1453, en que le puso fin la derrota de Inglaterra en la llamada «guerra de los cien años»’.

Cierto es que Londres también intentó influir entre los vascos peninsulares a efectos de crear «otro Portugal» en el golfo de Vizcaya (y que algunos de estos buscaron fuentes de inspiración en Gran Bretaña, por lo menos en cuanto al diseño de su bandera) pero hasta el presente sus tentativas no parecen haber tenido éxito, y más bien se le han vuelto en contra (actualmente las concomitancias de la ETA con sectores del IRA son claras). Otra evidencia histórica es que el llamado sistema parlamentario inglés tuvo su origen en las asambleas que se realizaban en el actual país vasco francés durante la ocupación insular, sistema que fue imitado y trasladado a Inglaterra, tal como lo puntualizan destacados autores vascos.,

Ellos insisten en señalar que fue determinante la intervención inglesa en los asuntos de las provincias vascas españolas, tanto en el terreno diplomático como el militar, en fechas tan lejanas entre si como 1177, 1512, 1839 y por supuesto el conflicto civil de 1936-1939 (cfr. obra de Manuel de Irujo «Inglaterra y los vascos», Bs.As.1945).

En el episodio de 1385, que fue la primera tentativa seria de incorporación de Portugal a Castilla sobre bases de igualdad (hubo también movimientos a la inversa en la centuria siguiente) se trataba de solucionar la guerra anglo-portuguesa-castellana, en la cual los dos primeros buscaban anexionarse partes de Galicia, mediante la acostumbrada solución matrimonial.

En este caso el casamiento de Juan I de Castilla con Beatriz de Portugal, con derecho a la sucesión en el trono portugués. Una parte de la nobleza portuguesa -la mayoría- aceptó la propuesta al producirse la muerte del rey Fernando de Portugal -último descendiente de la dinastía borgoñona en Lisboa, paralela a

la de Castilla- pero el otro sector, acaudillado por un bastardo llamado Juan, gran maestre de la orden de Aviz, se opuso y triunfó con la ayuda de los ingleses en la mencionada batalla de Aljubarrota.

Hace algunos años, quien esto escribe se apersonó en el campo de batalla de Aljubarrota -apenas cumplido el sexto centenario de la misma- y se encontró con un verdadero santuario militar portugués, en el cual se destacan los frisos -modernos- que recuerdan la acción de los arqueros ingleses en contra de Juan I y de Beatriz. Inglaterra ponía así al servicio de sus designios -diríamos ahora geopolíticos- la mejor de sus especialidades de infantería (la legislación militar inglesa de la época medieval prohibía a los soldados dedicarse al juego que ahora es el «rugby» porque los distraía de su obligación de practicar el tiro al blanco -con arco y flecha, por supuesto- en la que estaban interesados los reyes).

Algunos kilómetros -quizás legua y media- más allá del campo de batalla y del pueblo homónimo se halla el monasterio de Batalha, que para los portugueses no requiere aclaración porque Aljubarrota es «la» batalla por excelencia, la que da fundamento a su autonomía nacional. Aquí también, en la arquitectura gigantesca del monasterio se nota la influencia inglesa, la que por otra parte no era nada gratuita, ya que los propios hijos del rey de Inglaterra Eduardo III, iniciador oficial de la llamada «guerra de los cien años» tenían pretensiones al trono de Castilla y habían desembarcado tropas en Galicia para respaldar sus pretendidos derechos.

Estas pretensiones se basaban en el resultado adverso para los intereses ingleses en España de la guerra de sucesión castellana del siglo XIV, en la cual el bando protegido por la monarquía inglesa y cuyo jefe era el monarca castellano Pedro I de Castilla (por sobrenombre «Pedro el Cruel») había sido

derrotado en el año 1369 -con la muerte de Pedro- por sus enemigos a cuyo frente se hallaba Enrique, medio hermano y enemigo mortal de Pedro. Este bando, apoyado por Francia a través del ejército de Bertrand Du Guesclin (apodado en España «Beltrán Claquín» deformando el apellido) era conocido por el título condal de Enrique, conde de Trastámara y se convirtió en la dinastía oficial de Castilla a través de la victoria de su pretendiente, el que era bastardo.

Lo que sucedía era que se había trasladado a España el teatro de operaciones de la «guerra de los cien años» que oponía desde hacía en realidad dos siglos, a Inglaterra contra Francia y en la cual la primera pretendía en verdad conquistar a la segunda. Los ingleses habían invadido a España por la frontera pirenaica en ayuda de Pedro, que era su aliado, y habían derrotado en la batalla de Nájera a los franceses y a los seguidores de Enrique de Trastámara.

El jefe del ejército inglés era nada menos que el «príncipe negro», hijo mayor del rey de Inglaterra Eduardo III y que también se llamaba Eduardo. Típico caso de hijo de rey y padre de rey -pero nunca rey- se destacó por ser un gran general y eso le valió la victoria a Pedro. Pero ocurre que Eduardo había sido contratado por dinero y Pedro le pagó solamente con un famoso carbunclo «que relucía tanto de día como de noche», y que llevó en su casco otro príncipe inglés -el rey Enrique V, en quien se basa la obra homónima de Shakespeare- el día de otra gran derrota francesa, la batalla de Azincourt en 1415.

Pero no hubo pago en contante, y el «príncipe negro» se marchó le vuelta a Francia física y moralmente arruinado, mientras las malas lenguas inglesas le achacaban a Pedro no sólo ser protector de los judíos en Castilla, cosa que era verdad, sino ser judío el mismo, cosa incierta. Pero lo cierto es que, habiéndose retirado los ingleses, retornaron los franceses y

al poco tiempo terminaron con la fortuna y la vida de Pedro. Se impuso, de ambas ramas borgoñonas, la de Enrique sobre Pedro, descendiendo en forma directa de Enrique y por rama masculina, Isabel la Católica, como también su primo y joven esposo, Fernando de Aragón.

Los «derechos» ingleses al trono de Castilla por la vía de Pedro fueron heredados por un hermano menor de Eduardo, Juan de Gante o «John of Gaunt», duque de Lancaster, y por un tercer hijo de Eduardo III, quienes se casaron con dos hijas mujeres del difunto Pedro “el cruel”. Aquí comenzó la época de las primeras guerras marítimas entre Inglaterra y Castilla por motivos dinásticos, pero las había habido antes por razones comerciales. En efecto, ambos estados -Castilla e Inglaterra- rivalizaban por el comercio de Flandes desde antiguo, y competían en la misma producción de materias primas -lanas ovinas- que eran industrializadas en las hilanderías flamencas. Ello originó en el mes de agosto de 1350 el primer encuentro naval entre ambas naciones, de resultado incierto, denominado por los ingleses en forma mítica «batalla de los españoles en el mar».

Hacía 14 años -desde 1336- que se había iniciado la «guerra de los cien años» y la flota inglesa había vencido a la francesa. en la batalla de Sluys (o de la Esclusa) en 1340, bariéndola del canal de «La Mancha». Desde entonces los ingleses dominaban la única vía de comunicación costera -practicable- con los mercados de Flandes para la marina castellana, que mientras tanto se había hecho muy fuerte, y de ahí arrancan los motivos de la divergencia.

Esta rivalidad durará – con intermitencias- hasta Trafalgar. El despojo de la América española por parte de Gran Bretaña y los Estados Unidos será su consecuencia final. Esta se verá coronada en 1898 por el apoyo brindado por Inglaterra a los Estados Unidos contra España, lo cual

permitirá la conquista anglosajona de Cuba, Puerto Rico, Filipinas, Guam e indirectamente, Panamá, lo que será decisivo en el dominio del Pacífico.

Cuando trata en el cap. XV de su obra «Historia de España» la cuestión marítima, Manuel Ballesteros Gaibrois nos dice: «El reino de Castilla, por su parte, una vez consolidada la costa andaluza, a la que han ido a desembocar las flechas de la tendencia hacia el mar que ha trazado su Historia -cuyo curso fue interrumpido por la consolidación de Portugal- tiene ante sí el gran mar, el océano, de cuyos archipiélagos existe alguna vaga noticia». La dinastía bastarda de Alfonso XI (la rama Trastámara de los borgoñones) sigue la política tradicional castellana hacia Francia -alianza y de rechazo- enfrentamiento con Inglaterra -y ello tendrá que ver también con la ocupación de las Canarias. En ella participarán los franceses que como vimos fueron aliados de Enrique II de Castilla en la guerra civil. Ballesteros añade: «Castilla, con costas a tres mares, mantenía una excelente escuela de marinos, no ya sólo en el Cantábrico -cuna de la marina castellana- sino también en la región de Huelva (Atlántico) «y de Murcia» (Mediterráneo). «Cartageneros y onubenses» (huelveños) «se curtían en el tráfico con Africa y en la lucha contra las flotillas musulmanas. Sin este crecimiento de la marina castellana -los cántabros iniciaban sus expediciones hiperbóreas (“en aguas boreales”) en busca de bacalaos- no nos explicaríamos el acceso a las Islas Afortunadas” (las Canarias).

«Castilla se iniciaba en los conflictos internacionales, derivados, para ella, de la guerra misma que daba la Corona a Enrique, y ésta debía enfrentarse con estos conflictos derivados de su razón de ser como rey. El primero y más grande fue con Portugal-Inglatera, ya que la primera invadía Galicia apoderándose de la Coruña (que luego habría de devolver) y la segunda proclamaba monarca

de Castilla al duque de Lancaster, hijo del rey inglés Eduardo III. Apoyaban los ingleses sus pretensiones en los respectivos matrimonios de los duques de York y de Lancaster con Isabel y Costanza, hijas de Pedro I y María de Padilla» (amante del rey) «cuyo matrimonio secreto daban por válido».

«Una guerra entre Castilla e Inglaterra sólo podía realizarse -eliminado el flanco portugués mediante una paz negociada por el Papa- en el mar, con lo cual Enrique II devolvía favores a Francia. Así, envía una flota a ayudar a Carlos V (“de Francia”) reconquistando la Rochela, al mando de Boccanegra (“almirante genovés”) y Cabeza de Vaca. En junio de 1372 chocan nuevamente las flotas inglesa y castellana y es hecho prisionero el jefe inglés, conde de Pembroke. Hasta 1375 no se acallaría esta contienda firmándose en Brujas una suspensión de hostilidades» (ob. cit., págs. 314/316).

Hemos de resaltar el papel central en este conflicto cumplido por las ciudades de Flandes: Brujas, Gante, Amberes. Constituían el «glacis» defensivo de las islas británicas y tal carácter lo mantendrán hasta el siglo XX, considerándolo esencial para su seguridad, tal como diez siglos de guerras lo atestiguan.

Una frase célebre atribuida a Napoleón I define a Amberes como “una pistola apuntada al corazón de Inglaterra”. Lo confirma la recreación moderna de la antigua Borgoña - en pequeño- hecha por los británicos en 1830 con el nombre de Bélgica, a través de la diplomacia de lord Ponsomby, recién regresado del Río de la Plata donde había cumplido un papel trascendental.

El desarrollo marítimo castellano se halla comprobado por los hechos siguientes: a raíz de “the battle of the Spaniards on the sea”, ya mencionada, del 28 de agosto de 1350, los súbditos de Eduardo III se atribuyeron la victoria y la celebraron en verso. Pero según dice don Justo Zaragoza en la “Introducción” a la obra que citaremos “si quedó indecisa la victoria, tuvieron los ingleses que pasar por

el bochorno de ajustar los tres tratados de paz de 1º de agosto de 1351, de 9 de octubre y 21 de diciembre de 1353, no con otra nación, sino con meros particulares como los habitantes de la iglesia de Santa María de la Fuenterrabía, los de Castrourdiales, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Laredo, Bermeo, Plasencia, Bilbao, Santander y Ondarroa: todos estos acontecimientos engendraron acaso la malquerencia que Inglaterra nos ha ido profesando, y que transmitiéndose de siglo en siglo y de padres a hijos, ha constituido el germen de sangrientas y frecuentes guerras” (pág. 32, “Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII, deducidas de la obra de don Dionisio de Alsedo y Herrera” publicadas don Justo Zaragoza, Madrid, 1833.)

Alsedo y Herrera fue funcionario de la Audiencia de Quito (vivió entre los siglos XVII y XVIII) y como murió virtualmente centenario tuvo conocimiento directo de los hechos que relata después de haber ejercido altos cargos, por un extenso período de tiempo. Su recopilación llega hasta 1770, y abarca incluso la primera incursión inglesa en las Malvinas entre 1765 y 1770, en que fueron expulsados el 10 de junio de ese último año.

La firma de tratados del rey inglés con villas costeras de la región de Vizcaya (se habían incorporado en el año 1200 a Castilla las provincias de Alava y Guipúzcoa) implicaba la admisión de una derrota. Más contundentes aun fueron las campañas del almirante Boccanegra.

Egidio (o Gil) Boccanegra, hermano del primer Dux de Génova Simón Boccanegra, era ya un famoso almirante cuando la república genovesa lo envió en 1340, con una pequeña flota, en ayuda del rey de Castilla Alfonso XI, el que estaba por infligir a las armas musulmanas la mayor derrota jamás sufrida, en la batalla del Salado, según admiten los propios cronistas árabes.

Mientras las tropas castellanas y portuguesas combatían por tierra, Boccanegra al frente de 11 galeras, atacó audazmente a la flota árabe que, compuesta de 60 naves, estaba formada en orden de batalla en la desembocadura del río Salado, a media legua de Tarifa. Después de encarnizado combate los genoveses se alzaron con la victoria, apoderándose de 12 buques enemigos, y dispersando a los restantes, por lo que pudieron desembarcar a la tripulaciones en tierra. Con estas Boccanegra tomó al enemigo por la espalda, lo que tuvo un peso decisivo en la jornada (28 de octubre de 1340). Boccanegra fue nombrado por el rey Alfonso gran almirante de Castilla y quedó al servicio de esta. En 1344, con pericia y valor cooperó en la toma de Algeciras y fue recompensado por el rey con el condado de Palma (Huelva).

Cuando Enrique II de Castilla se unió a Francia en la guerra que se desarrollaba en Gascuña y atacó Bayona en 1371, siendo rechazado por los ingleses, Boccanegra sumaba otra victoria naval, esta vez en la boca del Tajo contra los portugueses. De inmediato se puso al frente de una flota combinada francocastellana, con la que enfrentó a la escuadra inglesa de Eduardo III, en el mar frente a la Rochela y la venció.

En esta jornada de junio de 1372 los marinos de Santander se cubrieron de gloria capturando 12 galeras enemigas cargadas de tesoros y con ellas al almirante inglés, como ya dijimos, conde de Pembroke, y a más de 60 gentilhombres que fueron conducidos en triunfo al castillo santanderino. Grandes tesoros y grandes rescates. Pero lo más importante de esta batalla de 1372 fue el empleo, por primera en la historia naval, de cañones: «12 galeras de Castilla con el auxilio de la artillería, usada por primera vez en la mar, destruyeron a 36 naos inglesas, apresando a su general, además de 8.000 hombres y el rico tesoro que conducían, llenando luego de terror las costas de Inglate-

rra, que hostilizaron con valor y buen éxito» (Martín Fernández de Navarrete «Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV», Buenos Aires, 1945) Acotamos nosotros que el uso de la artillería en las naves significó una revolución técnica, comparable a la dada en nuestra época por el uso de cohetes y misiles, tema sobre el que volveremos más adelante.

Mientras Pero Niño asolaba las costas de Inglaterra, inauguraba el periodo más brillante de la marina castellana (que no debe confundirse con la posterior, española) dominando a los moros y portugueses en el sur y a los ingleses en el norte. Boccanegra tuvo todavía ocasión de recibir altas dignidades y honores. Fue el primero de su familia en establecerse en España continuando la huella de los Bonifaz o Bonifaci, al igual que los genoveses Pessagno (éstos en Inglaterra y Portugal), los Doria, los Spinola, los Antonelli (arquitectos, autores de las fortificaciones del Caribe), los Bucarelli, el napolitano Gravina, todos ligados a España, como los Grimaldi, los Malaspina, los Alberoni, y aún el ministro Patiño -nacido en Milán- y el propio rey Carlos III, un Farnesio por línea materna y napolitano de adopción. Sólo en orden cronológico nombramos como últimos a los Colombo (Colón) duques de Veragua, sacrificados uno (en los años 30) por los rojos españoles, y otro (en los años 80) por la ETA. Curiosamente, el novelista Emilio Salgari eligió el ilustre apellido de los Boccanegra para su personaje de ficción, enemigo de España en el siglo XVII, quien lucha contra un flamenco y es amigo del pirata Henry Morgan (popularizado como «el Corsario Negro»). Pero no se trata de una deformación malintencionada, cosa que sí puede decirse de la cinematografía anglosajona del siglo XX, que aborda estos temas desde el punto de vista de la leyenda negra contra España,

propia de las guerras de religión: todavía hoy Hollywood muestra las cosas con la óptica anglicana o protestante de siglos pasados, hallándose por lo tanto más cerca de la propaganda que de la historia.

Mientras tanto, el conflicto anglo-castellano se siguió desarrollando en varios frentes, siempre dentro del amplio teatro de la guerra de los cien años, en Francia, en Portugal y en el mar. Obras especializadas han tratado este tema (Cesáreo Fernández Duro en castellano, y también otras en francés, alemán e inglés). La suspensión de hostilidades firmada en Brujas en 1375 fue efímera. Respecto al frente marítimo, Inglaterra debió quedar a la defensiva, y hemos visto como por primera vez en mucho tiempo debió defender las propias islas británicas.

Don Justo Zaragoza, en la obra ya citada, dice refiriéndose a este conflicto: «Pero cuando se manifestó claramente la emulación de Inglaterra respecto de España, fue en los principios del siglo XIV. En aquel tiempo, dice un libro político publicado a principios del siglo actual» (XIX) («Conducta de España comparada con la de Inglaterra en el presente rompimiento», Madrid, 1805 -se refiere al famoso ataque contra las 4 fragatas procedentes del Río de la Plata, a raíz del cual se ejecutó incluso desde Montevideo cumplida retorsión-) «ocurrieron discordancias entre ambas naciones, ya porque envidiase nuestros progresos marítimos, o resentida porque formásemos causa común con la Francia contra ella para contener el poderío que iban adquiriendo los bretones» (de la Gran Bretaña o sea británicos) «dueños ya de la Guyena y de la mayor parte de la costa del Océano hasta el mismo puerto de Bayona, queriéndonos imponer desde este punto la ley y la mas vergonzosa influencia en todas nuestras operaciones de Estado». Aquí se refiere a la mencionada batalla de La Rochela (23-6-1372), a las incursiones del capitán Ruy Díaz

de Rojas, con 40 naves, contra la costa inglesa y a otras operaciones.

Según la «Crónica de Enrique II» de Pedro López de Ayala, se registró la invasión de la isla de Wight, frente al puerto de Portsmouth «verificada el año 1374 por el Almirante de la flota de Castilla D. Ferrand Sánchez de Tovar y la entrada del mismo Tovar con sus galeras el año de 1380 en el río Támesis hasta cerca de la ciudad de Londres, haciendo grandes estragos». Ello fue el comienzo de una verdadera guerra marítima que se extendió hasta bien entrado el siglo XV. Inglaterra apeló a la llamada «arma de los débiles» -la guerra de corso, o simple piratería- contra los triunfantes franco-castellanos. A partir de las ciudades inglesas de Dartmouth, Plymouth, Bristol, Poole in Dorset, Exmouth, Fowley, St. Ives, etc., se desarrolló una continua actividad pirática contra las costas española y francesa. El duque de Lancaster (Juan de Gante) luego de haberse denominado a sí mismo «Monseigneur d’Espagne» y rey de Castilla y de León asistiendo al mencionado sitio de la Rochela, organizó una expedición contra Galicia en la que fue derrotado junto con el reciente vencedor de Aljubarrota, Juan de Aviz (en 1387) por la resistencia de los castellano-gallegos y las pestes.

Lancaster (o “Alencastre”) firmó con Juan I de Castilla y su esposa Beatriz de Portugal (hija de Fernando I, último rey borgoñón de Portugal) el pacto de Troncoso de ese mismo año, por el cual se establecía que el hijo de ambos, futuro rey de Castilla como Enrique III (llamado «el Doliente») se casaría con su propia hija Catalina de Lancaster, que era por lo tanto nieta del derrotado y muerto Pedro «el cruel». De esta manera dos ramas de la misma familia -enemigas mortales entre sí- se reconciliaban temporalmente, siendo los primeros príncipes de Asturias y futuros abuelos de Isabel la Católica.

Pero claro está que Lancaster no daba puntada sin hilo, pues también casó a su otra

hija Felipa con Juan de Aviz (I de Portugal) manteniendo a la vez vínculos parentales y marítimos.

No contento con ello, planteó a través de sus descendientes (la rama Lancaster de los Plantagenet) el germen de una atroz guerra civil, fruto de la derrota en Francia, intentan-

do desplazar del trono inglés a los descendientes del «príncipe negro» -su hermano Eduardo (La llamada “casa de York”, como rama primogénita de los Plantagenet) y a la que se le atribuyó el emblema de la “rosa blanca” (contrapuesta a la “rosa roja” lancasteriana): pero ésta es otra historia.





**Boletín del Centro Naval
Argentina**

Fundado en Mayo de 1882

Valor Suscripción US\$ 50

Solicitud de suscripción se debe remitir a:

Florida 826 - 1º Piso (1005)
Buenos Aires - Argentina,

Adjuntar al mismo un cheque o giro postal
a favor del Centro Naval - No a la Orden -.
Cumplido estos requisitos, se les remitirán
nuestras cuatro ediciones del año.

“URUGUAY NATURAL”: UNA GUARDIA EN REGATA WHITEBREAD ALREDEDOR DEL MUNDO 93/94

por el Capitán de Corbeta (CG) Henry Ogando



El Capitán de Corbeta (CG) Henry OGANDO, egreso de la Escuela Naval en el año 1987. Ha prestado servicios en distintas Unidades flotantes de la División Escolta, División Patrulla y División Servicios de la Fuerza de Mar. Integró la primera tripulación del Barreminas “VALIENTE”, y se desempeñó como Oficial de Detall del Barreminas “AUDAZ”. Realizó el Curso de Estado Mayor en el Instituto Militar de Estudios Superiores, habiéndose diplomado en el año 2000. Desde 1982 ha integrado el Plantel de Vela de la Armada Nacional, siendo Instructor del mismo en varias oportunidades. Ha participado en varias competencias nacionales e internacionales de yachting representando a la institución, destacándose la Regata Alrededor del Mundo “Whitbread 93/94” a bordo del V/O “Uruguay Natural” navegando mas de 32000 millas nauticas, y la regata BsAs – Rio de Janeiro edición 1999 a bordo del V/O “Bonanza”, logrando la Cinta Azul.

Actualmente se desempeña como Comandante del Barreminas “FORTUNA”.

Es la hora, es la hora !!! Vamos arriba !!! Ya habían pasado las cuatro horas de descanso, como en un abrir y cerrar de ojos. Otra vez a ponerse todo el equipo, que a esta altura de la navegación se encuentra completamente mojado; seco ya no queda prácticamente nada en ninguna parte del barco. “¿Cómo está afuera?, (la pregunta de rigor al compañero que nos despertó) “Sigue muy feo, la mar esta muy gruesa y el viento no baja de los 40 nudos, pónganse todo el equipamiento de seguridad” nos recalca.

Comenzamos rápidamente a ponernos la misma ropa que nos quitamos cuatro horas antes, que por supuesto está empapada y helada. Tenemos apenas 15 minutos para ves-

tirnos y colocarnos los arneses con los cinturones de seguridad, salvavidas, la luz estroboscópica y la EPIRB personal, tratando de compensar los bruscos movimientos que los fuertes golpes de mar provocan sobre nuestra embarcación.

A los compañeros en cubierta los últimos minutos de la guardia se le hacen eternos y comienzan a impacientarse ya que están todos completamente mojados; la sensación térmica es bajo cero y la temperatura del agua de mar según los instrumentos es de 1°C.

De cubierta, se siente un grito ansioso... ¡¡Es la hora!! En ese preciso instante asoma por el tambucho de popa una capucha naran-

ja y detrás sigue apareciendo el resto de la brigada entrante de guardia.

«Buenas noches, cómo está todo?», pregunta el Jefe de nuestra brigada, mientras nosotros relevamos al resto de la guardia saliente que baja tiritando de frío... El Jefe de la otra brigada nos pasa las novedades, «bueno, venimos con dos manos de rizos y guenoa #4, el viento y la mar lo tenemos de aleta, las rachas suben hasta 40-45 nudos verdaderos y la mar es muy gruesa, ya están las olas entre 10 y 15 mts.

La presión sigue muy baja, pienso que esto va a seguir por un tiempo»...

«¿Han avistado hielos?», le pregunto un poco preocupado a un compañero, ya que la noche está muy cerrada y la mañana anterior habíamos visto un par de témpanos...

«No, no hemos visto, venimos haciendo barridos con el radar cada media hora; pero hay que ir muy atento ya que los hielos pequeños no son detectados por el radar. Hay que mantener el rumbo RV 090 y venimos dando una velocidad promedio de 13 nudos y en las barrenadas dimos hasta 25 nudos de velocidad instantánea».

«Todo bien !!!, recibo la guardia» le contesta nuestro Jefe de guardia que a esta altura ya está al timón.

Ya estamos todos ubicados en nuestros puestos, los primeros 15 o 20 minutos nadie habla, sólo se siente el rugir del viento en la jarcia y el estruendo de la mar.

De a poco nos vamos aclimatando a la inclemencia del tiempo. Los primeros minutos tratamos de esquivar las olas que embarcan,

cosa tonta pero instintiva, ya que no hay forma y en el primer o segundo golpe de mar estamos de nuevo completamente empapados.

Me pongo a observar el tétrico panorama, las olas a consecuencia de los fuertes vientos se despenachaban, dando la sensación de que estuviese lloviendo.

Cuando embarcan, las olas corren por la cubierta barriendo toda la cabullería y la bañera (cockpit) queda completamente bajo agua. Las enormes masas de agua que aparecían por popa eran realmente impresionantes, murallas que venían desplomándose y lo mas impresionante era que no se veían hasta tenerlas a unos escasos metros de nuestra popa, ya que la noche estaba completamente cerrada, después de eso una fuerte vibración y la corredera que se disparaba ...; el bigote que hacíamos llegaba hasta el propio timonel, parecía que estábamos en una montaña rusa...

¡¡Estábamos barrenando olas en los mares del Sur!! La situación estaba totalmente controlada; todos teníamos bien claras nuestras funciones y confiábamos plenamente en la capacidad del barco, pero a nadie le dejaba de impresionar semejante situación.

La guardia transcurre en forma normal. Al acostarnos en nuestra mojada y fría cucheta, prácticamente en forma instantánea se nos caían los párpados del agotamiento físico y mental.

Por un instante se nos cruza un pensamiento por la mente; fue tan solo una guardia mas en el "Uruguay Natural" corriendo la gegata alrededor del mundo...

¡¡Aun queda mucho mas!!



A CINCO AÑOS DE UN SUEÑO

por el Capitán de Corbeta (CG) José Pablo Viera



El Capitán de Corbeta (CG) José Pablo Viera egresó de la Escuela Naval en 1990. Prestó servicios en la Aviación Naval, Estado Mayor de la Flota y diversas unidades flotantes. Fue Comandante de la ROU 10 "Colonia". Actualmente presta servicios en la Tercera División del Estado Mayor de la Flota.

Hay episodios y acontecimientos que necesitan una cierta maduración para ser plasmados en el papel, es por ello que hoy escribo estas líneas, para así contribuir con la inspiración de futuras generaciones.

El 25 de Julio del 2002 se cumplieron cinco años del embanderamiento del Velero Bonanza, culminando de esta manera con un sueño que naciera hace mas de 20 años.

La idea de adquirir un velero oceánico para el adiestramiento y capacitación de los alumnos de la Escuela Naval, surgió a principios de los años 80 a partir de la inquietud de un grupo de Oficiales amantes de la vela, quienes en el año 1985 elevaron un proyecto al mando Naval para adquirir un velero de dichas características.

Debió transcurrir una década para que se dieran las condicionantes adecuadas de manera que aquella añorada idea tomara nuevamente impulso.

Fue así que oficiales de diferente jerarquía inspirados por sus antecesores, llevan adelante ese sueño, que más que un sueño se convierte en una desafiante y audaz idea.

Ahora bien, ustedes se preguntarán que condicionantes hicieron que ese sueño fuera tomando forma diez años después.

En primer lugar la hazaña del Uruguay Natural durante los años 1993 y 1994 que demostró que con esfuerzo, dedicación y trabajo en equipo, nuestro país pudo colocar en la línea de partida de la Regata



Whitbread (el mayor evento de la náutica mundial) al URUGUAY NATURAL, desafiando así, en el buen sentido de la palabra, a los dos grandes a nivel Sudamericano en esta materia, Argentina y Brasil. En segundo término la adquisición por parte del Club Naval del velero Chubasco a principios de 1995, retomándose nuevamente la actividad de vela en la Armada por parte de un creciente número de Oficiales.

Así llegamos a enero de 1996, cuando el Chubasco obtiene el primer lugar de su serie en el Circuito Atlántico Sur.

Paralelamente el Capitán del Fortuna II nos informa que la Naval Academy Sailing Foundation, que está a cargo de los veleros de la Armada Norteamericana, tiene a la venta en Annapolis una serie de embarcaciones pertenecientes a la Escuela Naval. Es así que, en abril del mismo año, comienzan los contactos entre el Club Naval y la citada Fundación.

Mientras tanto, el Chubasco fue logrando a lo largo del cronograma nacional de regatas una destacada actuación, con excelentes chances para ser galardonado con la Medalla Dorada.

Después de una serie de contactos entre el Club Naval y la Naval Academy Sailing Foundation llegamos a julio de 1996, donde se establecieron nuevas negociaciones con el objetivo de adquirir el SUCCESS, un velero que no se encontraba a la venta, pero muy acorde a nuestras necesidades, estimándose conveniente que el Presidente del Club Naval concurre a los Estados Unidos para negociar personalmente su posible adquisición.

Ante esto se le plantea al Señor Comandante en Jefe de la Armada la necesidad de contar con un velero oceánico para la instrucción de los alumnos de la Escuela Naval, al igual que una embarcación representativa y digna de nuestro Club Naval, ya que el Chubasco no era completamente nuestro, siendo además uno de los mas chicos de la flota a nivel nacional.

El Señor Comandante en Jefe se hace partícipe de este emprendimiento, en virtud de lo cual en octubre de 1996 concurre a Estados Unidos una comisión encabezada por el Presidente del Club Naval para negociar la adquisición del SUCCESS. La Comisión no sólo logró que se nos vendiera el barco, sino que también obtuvo una reducción significativa de su costo, lo que comenzaría a dar una luz de esperanza a este sueño.

A fines de noviembre el Chubasco obtiene la tan preciada Medalla Dorada, con un

final de regata digno de película frente a su más acérrimo contrincante, contribuyendo esto a renovar los bríos para continuar luchando en tan ambicioso proyecto.

Durante el transcurso del verano de 1997 se comenzó con la designación de la tripulación y los primeros pasos del alistamiento para la travesía Annapolis – Montevideo.

La tarea fue ardua y los obstáculos se fueron abatiendo uno a uno, hasta que a fines de junio una luz enciende nuestro corazón e ilumina nuestras almas. El sueño se ha vuelto realidad y en el varadero de la Base Naval de Annapolis ante nuestros atónitos ojos vemos por primera vez el velero con el cual tanto habíamos soñado.

Los trabajos de acondicionamiento, al igual que la adquisición de equipamiento, material e instrumental y su correspondiente instalación demandaron todo el mes de julio.

Las jornadas de trabajo fueron arduas e intensas, pero la buena camaradería que reinó entre nosotros hizo que todos los esfuerzos tuvieran siempre una respuesta positiva.

Por mas de un mes el Apostadero Naval de Annapolis fue nuestro hogar y como buenos uruguayos nos hicimos del afecto de muchos integrantes del mismo, quienes desinteresadamente nos apoyaron en muchas de nuestras reparaciones, aportando material, herramientas, horas de su trabajo y buenas ideas.

El entablar amistad con el personal de la Base nos abrió un sin fin de puertas que permitieron que todo estuviera pronto para finales de julio.

El 25 de julio se llevó a cabo el embanderamiento del Bonanza con la presencia del Señor Agregado Naval, Presidente del Club Naval y de las máximas autoridades de la Base en una emotiva y sencilla ceremonia.

Una vez botado se realizaron navegaciones de adiestramiento para conocer el comportamiento del barco y todo lo referente a su maniobra; algo nuevo para varios de noso-

tros, ya que estábamos acostumbrados a navegar en barcos de menor porte.

En los primeros días de agosto comienza nuestra travesía, efectuando una navegación de 24 horas entre Annapolis y Norfolk, dejando atrás un sinfín de recuerdos y experiencias inolvidables.

En Norfolk se extiende nuestra estadía a la espera de recibir una antena de Inmarsat que permitiría aumentar nuestra capacidad de comunicaciones. Gracias a esto, tuvimos la oportunidad de conocer el Centro Meteorológico y Oceanográfico de la Marina para el Atlántico, el cual efectúa durante la época de huracanes (agosto – octubre) un seguimiento de los mismos, asesorando a los buques que navegan en la zona del Caribe y la Costa Este de los Estados Unidos. Su información sería de vital importancia para la pierna Bermudas – Puerto Rico.

En una ceremonia muy simple pero emotiva, nuestra madrina, la Directora Ejecutiva de Festevent, asociación encargada de organizar todos los eventos náuticos de la ciudad, bautizó al Bonanza.

De Norfolk zarpamos hacia Bermudas ya que los vientos eran mas francos y favorables que navegar directamente hacia Puerto Rico.

Nuestra primera recalada en Bermudas fue corta pues las condiciones para efectuar la pierna siguiente hacia Puerto Rico se dieron a los pocos días de nuestro arribo.

A dos días de haber zarpado de Bermudas nuestro Capitán es afectado por un problema de salud, lo que determinó nuestro retorno a la isla por razones de seguridad, ya que no sabíamos bien cual era su afección que fue diagnosticada días mas tarde en el Hospital de la isla.

Así comienza nuestra segunda estadía en Bermudas la cual se extendería por mas de dos semanas, en primer lugar a la espera del relevo de nuestro Capitán y en segundo término por razones climatológicas, ya que se estaba formando una tormenta tropical en la

CARACTERISTICAS DEL VELERO “BONANZA”

ESLORA: 15 mts.

MANGA: 4,48 mts.

CALADO: 2,70 mts.

DESPLAZAMIENTO: 13 tons.

APAREJO: Sloop.

CASCO: Fibra de vidrio.

DISEÑO: German Frers.

CONSTRUCTOR: Astillero Green Marine Inglaterra 1984.

TRIPULACION: 6 a 13 tripulantes.

MAQUINAS: motor interno Perkins 4-108.

JARCIA: acero inoxidable.

EQUIPAMIENTO ELECTRONICO: Dos GPS Garmin 220, Radar Raytheon, Fax Meteorologico Furuno, VHF Raytheon, HF Furuno, Ecosonda Datamarine, sistema de navegación Ockam. ELEMENTOS DE SEGURIDAD: Baliza Epirb de 406 Mhz, dos Balsas Salvavidas, una Guindola por banda, 15 salvavidas individuales.

zona del Caribe. Dicha tormenta en el correr de los días evolucionaría para convertirse en el huracán Erika, el cual según las previsiones afectaría la zona del Caribe, principalmente Puerto Rico.

Diariamente mantuvimos comunicaciones con el Centro Meteorológico de Norfolk, que nos recomienda no salir de puerto hasta que el huracán definiera claramente su trayectoria.

Ante estas circunstancias nos dedicamos a disfrutar de ese hermoso paraíso y sus cristalinas aguas color turquesa.

El huracán definió su trayectoria tomando rumbo norte, pasando a 300 millas al este de Bermudas, pero sus secuelas se hicieron sentir en la isla con vientos de mas de 40 nudos.

Aproximadamente 48 horas después, zarpamos hacia Puerto Rico arribando luego de 5 días de navegación.

Durante la estadía en San Juan se tomaron las providencias para hacer víveres secos y enlatados que permitieran afrontar la pierna mas larga del viaje entre Barbados y Natal.

Una semana después continuamos el viaje hacia Barbados, adentrándonos en el Caribe, enfrentando un fenómeno típico de la zona que corresponde a chubascos repentinos, acompañados por vientos que varían abruptamente de 10 a 30 nudos y que no duran mas de 15 minutos. Estos nos hacían estar en permanente alerta para tratar de evitarlos o buscarlos para aprovechar el agua dulce y así bañarnos aliviando el calor reinante de éstas zonas.

La navegación se desarrolló a lo largo de un grupo de islas conocido comúnmente como las Antillas, haciendo volar nuestra imaginación 300 años atrás soñando con la época dorada de los piratas. Entre sueños y vigiliass llegamos a Barbados, un destino mágico y exótico para todos nosotros, cuya costa está bañada por el océano Atlántico al este y por el mar Caribe al oeste.

El arribo fue un poco accidentado ya que la hélice plegable se había trabado dejándonos sin maquinas y con poco margen de maniobra. A pesar de los inconvenientes y luego de una exitosa maniobra de atraque a vela, recibimos el apoyo de uno de los guardacostas de la isla quien nos brindó su solidaridad, permitiéndonos atracar dentro de su base.

Como no podía ser de otra manera, el buen relacionamiento que nos caracteriza y la amabilidad del servicio de Guardacostas se conjugaron para conseguir un alojamiento adecuado en las cercanías de la base y el apoyo necesario para realizar nuestras reparaciones.

Entre los preparativos para la pierna más larga del viaje, la puesta a punto del Bonanza y nuestro tiempo de esparcimiento pasó la estadía en esta maravillosa isla.

Con la alegría de acercarnos a nuestra tierra y con el horizonte puesto en el nordeste

brasileño zarpamos hacia Natal en una hermosa tarde de octubre.

Por las condiciones del viento y la corriente durante esa época de año tuvimos que navegar a 400 millas de la costa norte de América del Sur. La navegación en gran parte fue con viento de proa, desarrollando una velocidad promedio de 7 nudos.

Al quinto día de navegación se rompió el encastre de la garrafa de butano a la cocina, por lo cual perdimos la capacidad de cocinar cualquier tipo de comida.

Ante esto debimos recalcular la derrota, ya que con los víveres que poseíamos se nos hacía imposible llegar a Natal. La gran cantidad de víveres enlatados con que contábamos y el hecho de que navegábamos en aguas tropicales, nos permitía prescindir de un plato caliente

Dentro de las posibilidades a evaluar estaban los puertos de Cayena en la Guayana y Belén y Fortaleza en Brasil. Considerando las ventajas y desventajas de cada uno de los puertos, al igual que los días de navegación necesarios para arribar a los mismos, se optó por Fortaleza.

Luego de 15 días de navegación, en una hermosa noche tropical de fines de octubre llegamos a Fortaleza. Después de ésta larga pierna debimos hacer un arranchado general del barco al igual que la reparación de la conexión del gas de la cocina y la vela mayor la cual se estaba deslaminando.

Cinco días mas tarde zarpamos hacia Salvador nuestra próxima recalada. La navegación se desarrolló con vientos francos y a vista de costa. Realmente fue una de las navegaciones más disfrutables que he realizado, las costas vírgenes del litoral norteño brasileño con su abundante vegetación y arenas doradas son un placer a la vista.

Entre changadas y delfines llegamos a Salvador. Un lugar lleno de vida, color y alegría donde un crisol de razas define la personalidad de la ciudad más antigua de Brasil.

Gracias al apoyo de la Armada pudimos reparar nuevamente la hélice, realizando ahora un trabajo más técnico en los talleres de la Base Naval de Aratú.

Una vez finalizados los trabajos zarpamos hacia Río de Janeiro en otra navegación a vista de costa, dado que los vientos y la corriente nos eran favorables.

Luego de cinco días de mar en una tranquila mañana de noviembre arribamos a la Bahía de Guanabara, la cual nos recibió con todo su esplendor y majestuosidad.

Nuestra estadía en Río se extendió aproximadamente por diez días. Debíamos realizar trabajos de pintura en la cubierta, lo que nos permitió en nuestro tiempo libre disfrutar de las bondades de ésta ciudad maravillosa.

Con añoranzas de nuestra estadía y la cercanía del reencuentro con la familia zarpamos en nuestra última pierna hacia Punta del Este.

Los primeros días de navegación se desarrollaron sin mayores contratiempos. Hasta Santa Catalina nos recibió con benevolencia, pero en las costas de Río Grande nos aguardaban 36 horas de vientos fuertes del sector sur.

Pasadas éstas largas horas de vivir mojados y mal comidos por lo riguroso del tiempo, nos fuimos aproximando lenta y ansiosamente a las costas de Rocha.

Así fuimos pasando en el correr del día por el faro del Chuy, las playas de la Coronilla, hasta encontrarnos a media tarde frente a las playas de Santa Teresa con la cordial y emotiva bienvenida de la Fragata Uruguay y del Barreminas Temerario.

Con vientos francos y el spinaker desplegado al viento nos fuimos adentrando en nuestro querido País. Así continuamos durante un par de horas hasta que nuestro mar, como no podía ser de otra manera, nos recibió con un pampero que jamás olvidaremos.

Aún lo recuerdo como si fuera hoy, estábamos a cinco millas de La Paloma cuando los relámpagos y el viento fuerte nos alcanzaron.

Por suerte habíamos previsto tomar una mano de rizos en la mayor y poner un tormentín en la proa, ya que se esperaban vientos algo fuertes, pero no un pampero de esa magnitud, de mas de setenta nudos.

En esos momentos estaba de guardia y aunque decidimos correrlo hacia el sureste nos era imposible mantener una escora moderada, por lo cual nos manteníamos aferrados a nuestra línea de vida para que las olas no nos arrastraran a través de la cubierta.

La situación se mantuvo así por mas de 15 minutos, hasta que la vela mayor literalmente estalló. La rifadura fue tal que alivió la escora del barco ante los embates de las ráfagas mas fuertes. Así seguimos toda la noche hasta que lentamente fue amainando la tormenta.

Durante las primeras horas de la mañana trabajamos en adaptar un guenoa 3 para que cumpliera la función de una mayor y reparar el motor de a bordo que hacía mas de un día no lográbamos encender. Nuestras reservas de baterías estaban casi agotadas, haciendo imposible mantener el funcionamiento de los equipos de a bordo.

Finalizados los trabajos pusimos rumbo a Punta del Este, arribando en la tarde de ese mismo día. Nos dio la bienvenida el velero Chubasco, que a partir de ese momento se convertiría en el hermano menor y el Fortuna II de la Armada Argentina, lo cual le dio un toque muy especial a este momento tan significativo para nosotros.

A pesar de que la entrada oficial sería al día siguiente, todos estábamos realmente contentos por estar nuevamente en casa y por haber cumplido satisfactoriamente la misión asignada.

En la mañana del 8 de diciembre de 1997 ante un marco muy emotivo, hicimos nuestra entrada al puerto de Punta del Este.

Había finalizado así nuestra travesía dejando atrás mas de 6500 millas, cumpliendo con el sueño tan añorado por muchos y plasmándose en nuestra memoria esta inolvidable experiencia para el resto de nuestros días.

Ya han pasado mas de cinco años y muchas millas navegadas bajo el pabellón nacional. El Bonanza ha participado en diversas regatas a nivel nacional e internacional con buena performance, destacándose la Cinta Azul en la Regata Buenos Aires - Río de Janeiro 1998.

La experiencia a lo largo de éstos años nos ha demostrado que el barco se desempeña mucho mejor en regatas largas que en las de tipo barlovento-sotavento, en las cuales se resiente sensiblemente el material.

En lo referente a su dependencia, durante los dos primeros años fue administrado por el Club Naval y supervisado por la Armada en el área del adiestramiento de los alumnos de la Escuela Naval. Actualmente por cambios en la política de conducción del Club Naval y por razones de índole económica pasó a depender de la Armada Nacional bajo la supervisión inmediata de la Dirección General de Personal Naval y a cargo de un Oficial Jefe.

En el transcurso de estos años han pasado muchos oficiales jóvenes por su cubierta aprendiendo el arte de la navegación a vela y forjando su carácter como hombres de mar.

A pesar de que el navegar a vela sea visto en muchos ámbitos como un deporte exclusivo de unos pocos, en nuestra profesión debería ser del conocimiento de todos. Es por ello que el Bonanza no debe ser considerado perteneciente a una elite de oficiales que navegan a vela.

Es sí, el primer Velero Oceánico de Instrucción de la Armada Nacional y por ende una herramienta fundamental en el aprendizaje de nuestros futuros oficiales.

Ahora bien, el objetivo de contar con una embarcación de estas características, es el de complementar con la práctica los conocimientos adquiridos en las aulas. Asimismo, mantener el adiestramiento y la adaptación al ambiente marino.

El adiestramiento esta destinado, en primer lugar, a los alumnos de la Escuela Naval y en segundo término a los Guardiamarinas y Alféreces de Fragata, complementando sus primeras experiencias a bordo.

El gran beneficiado es la Armada ya que el adiestramiento y la capacitación en este tipo de embarcaciones permite un mejor desempeño de los oficiales jóvenes en los buques de la Flota en lo referente a sus conocimientos de navegación, maniobras, meteorología, comunicaciones, control de averías y suministros desde la jerarquía de Oficial de División.

Este tipo de experiencias irá templando su carácter, su grado de responsabilidad y lo mas importante, lo irá capacitando para la toma de decisiones frente a diferentes situaciones.

Al ser una embarcación deportiva, le permite a la Armada integrarse al medio de la vela compitiendo a nivel nacional e internacional, fomentando así este deporte.

A pesar de todo lo bueno que representa para el futuro de la Armada el contar con un velero de éstas características, sigue habiendo voces contradictorias que aducen que los recursos destinados al Bonanza van en contraposición con las necesidades de los buques de línea.

En mi opinión las escasas necesidades anuales del Bonanza no pueden ser comparables con las de un buque de línea, por lo cual escatimar recursos en el Bonanza puede ser comparable a escatimar recursos en la educación de nuestros hijos, lo cual va en detrimento de su desempeño profesional en el futuro.

Como todos sabemos, este es un período en el cual el país y por ende su Armada atraviesan dificultades económicas que obligan

al análisis minucioso de los gastos, inversiones y asignación de prioridades. Dentro de esta asignación de prioridades hemos de contemplar los objetivos de desarrollo a mediano y largo plazo, donde la preparación de nuestros hombres en el mar debe ser seriamente considerado, ya que “es preferible contar con buques de madera tripulados por hombres de hierro, que buques de hierro tripulados por hombres de madera”.

BIBLIOGRAFÍA

“EL VELERO ESCUELA, COLUMNA VERTEBRAL DE LA ENSEÑANZA EN EL MAR”.
C/A RAUL LECUMBERRY, REVISTA NAVAL, marzo de 1989 Pág. 71 a 73.

“EL VELERO OCEANICO EN LA ARMADA”.

C/N (CG) ALVARO ALDECOSEA y C/C ® CARLOS RICO, REVISTA NAVAL, junio de 1989 Pág. 61 a 65.





Revista de Marina, Armada de Chile Publicación Bimestral

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

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

LA MARINA DE LA BANDA ORIENTAL ANTES DE 1600

por Maria del Pilar Barris D' Angelo

Maria del Pilar Barris D' Angelo. Escritora. Docente en talleres sobre indigenismo en la enseñanza pública y privada. Docente de la Universidad Abierta de San José. Colaboradora en la prensa del interior y de la capital. Miembro titular en congresos nacionales e internacionales sobre el tema indigenismo. Expositora en exposiciones nacionales e internacionales sobre el tema: Villa Santo Domingo Soriano.

El jueves 25 de octubre de 1531 arriba a nuestras costas el navegante portugués Pero López de Souza que formaba parte de la armada que venía bajo el mando de su hermano, el capitán Martín Alfonso de Souza.

En su diario de navegación deja escrito con lujo de detalles cómo vio y cómo vivió el encuentro entre su armada y la armada aborigen, que se produce el 25 de noviembre de 1531 en el actual departamento de San José.

La armada lusitana recorre nuestra costa, y aunque conocía los nombres de los accidentes geográficos e hidrográficos de nuestro prototerritorio, les cambia el nombre, porque ésa era la orden impuesta por la Corona de Portugal.

Por ejemplo: Isla de Flores - Isla de la Restinga; Cerro de Montevideo - Cerro San Pedro; (actual) Punta del Este - Cabo de Santa María; Isla de Maldonado (actual Isla Gorriti) - Isla de las Palmas; Río Cufre - Río San Juan... etc.

De todo el diario se transcribe y se analiza únicamente el fragmento que hace referencia a la armada aborigen.

«-Lunes 25 de dicho mes; por la mañana el viento limpió las nubes y salió el sol que nos secó. De aquí estuve a punto de regresar por falta de alimentos; después me pareció que podíamos mantenernos con los alimentos que había en la tierra y con pescado - el

más hermoso y sabroso que he probado. Aquí ya toda el agua era dulce, pero el mar era tan grande que no parecía que fuera río; en tierra había muchos venados y caza, que tomábamos, y huevos de avestruz y avestruces pequeñitos que eran muy sabrosos; en la tierra hay mucha miel y muy buena: hallábamos tanta que no la queríamos; hay cardos que es muy buen mantenimiento y gustaban a la gente. Y pareciéndonos a todos que nos podíamos mantener, determiné seguir adelante. El viento era sudeste; el tiempo, bueno y de noche había luna. Partí muy tarde - teníamos dos horas de sol - con intención de andar toda la noche; íbamos paralelos a la costa en fondo de 6 brazas de arena limpia. Estaba a dos leguas de donde partí, cuando salieron de la tierra hacia mí, 4 almadías con mucha gente; puse a la capa el bergantín para esperarlas: remaban tanto que parecía que volaban. Se reunieron pronto conmigo: traían arcos, flechas y azagayas de palo tostado; ellos venían con muchos penachos y pintados de mil colores; se aproximaron sin mostrar miedo y con mucho placer nos abrazaban a todos; no entendíamos su habla que no era como la del Brasil: hablaban guturalmente, como moros; sus almadías tenían 10 a 12 brazas de largo y media braza de ancho, hechas de madera de cedro muy bien trabajada: remaban con unas

palas muy largas que en su extremo tenían penachos y borlas de plumas; en cada almadía remaban 40 hombres de pie; no fui a sus tiendas, que se veían en una playa frente a la cual estaba, porque faltaba poco para anochecer; se veían otras muchas almadías varadas en tierra; me hacían señas para que fuese allá donde me darían mucha caza; y cuando vieron que no quería ir mandaron una almadía por pescado; fue y vino en tan breve tiempo que quedamos espantados; nos dieron mucho pescado; yo les mandé dar muchos cascabeles, cristales y cuentas: quedaron tan contentos y mostraban tanto placer que parecían locos; y así me despedí de ellos.»¹

Del relato se desprende que se encontró con un ejército indígena de canoeros y flecheros.

Describe el porte de los guerreros, las canoas, los remos, las armas, los distintivos según la disposición de las plumas, y los colores con que estaban pintados.

En cada canoa vienen cuarenta hombres, la armada portuguesa tuvo a su frente ciento sesenta guerreros bien disciplinados, rápidos e intrépidos.

López de Souza posiblemente desconocía la velocidad con que estos grupos se transmitían los mensajes.

Como todo ejército, ellos también tenían comunicaciones.

El mismo Pero López escribe: «-Miércoles 27 de noviembre; mandé colocar la pavesada del bergantín y poner la artillería a punto e ir pronto para pelear porque veíamos muchos humos en tierra, que es señal de reunión de gente.»²

De modo que cuando él llega a las costas del actual departamento de San José, el ejérci-

to indígena ya sabía todo lo necesario acerca de la armada lusitana.

Van como lo que son: guerreros. Se aproximaron sin miedo y los abrazaron con placer.

En el año 1529, un ejército que en la descripción guarda similitud con éste, atacó y mató a casi toda la armada de Gaboto en el Río San Salvador. Pero ese ataque fue un ajuste de cuentas contra el capitán y su gente como represalia a la matanza que éste hizo a los indios timbúes en el Paraná «...donde mataron a muchos, recogieron todo el maíz que tenían, quemáronles sus viviendas y regresaron en seguida a la isla llevando no pocos prisioneros.»³

En cuanto al ataque, dice el documento: «los indios, en número de más de quinientos, se presentaron a darles combate con unas cincuenta canoas, auxiliados por partidas de flecheros que disparaban desde la orilla...»⁴

Debido al alcance de las comunicaciones entre comarca y comarca, si bien esta parcialidad debía conocer el ataque ocurrido dos años antes en San Salvador, también debía saber cómo era la gente de la armada lusitana, por eso no los recibieron con hostilidad.

Cabe acotar que en el año 1812 el Brigadier General Antonio Díaz escribe: «En sus días belicosos, cuando iban a pelear o sabían que el enemigo estaba próximo, el cacique los formaba a caballo en ala, y los proclamaba con una muy larga arenga en que exponía las injurias o agravios recibidos, y les recordaba las glorias de sus mayores, con sus propias hazañas y hechos de armas.»

Cada vez que en la arenga los incitaba e impelía a la venganza, el cacique movía la lanza, blandiéndola con fuerza, y en toda la línea se alzaba entonces una gran gritería prometiendo todos pelear con valor.»⁵

1. Diario de navegación de Pero López de Souza. Pág. 126.

2. Diario de navegación de Pero López de Souza. Pág. 127.

3. Martín del Barco Centenera. Pág. 174.

4. Martín del Barco Centenera. Pág. 175.

5. Eduardo Acevedo Díaz y los aborígenes del Uruguay. Tomo 111. Pág. 304.

La armada aborígen demostró tanta disciplina y destreza en el despliegue que realizó durante el traslado, que según López de Souza «remaban tanto que parecía que volaban»⁶

En cuanto a las armas que traían, mencionan arcos, flechas y azagayas (que eran usadas como pequeñas lanzas); armas que podrían ser usadas desde la embarcación.

Los penachos de plumas y las pinturas en sus cuerpos eran formas que tenían estos guerreros para distinguirse de otros grupos humanos, por ejemplo, del ejército de tierra, de cazadores que también usaban armas y que eventualmente tenían que trasladarse embarcados por los ríos, etc.

Estos distintivos eran fundamentales en una población que, siguiendo el relato de López de Souza, «ropa no les vió».⁷

El poema «La Argentina» escrito en el año 1573 por Martín del Barco Centenera dice en el canto XII :

«Por tierra entre las yerbas emboscados
Pintados de colores diferentes
Andaban levantando vocería
Cubiertos de muy rica plumería.»⁸

Inclusive llega hasta nuestros días el dicho: «pintarse como indio en pie de guerra».

Con referencia al habla de esta gente López de Souza dice que no la entendían porque no era como la del Brasil, (cabe destacar que a Brasil sí lo nombra correctamente por ser éste una posesión de la Corona de Portugal), sino que aquí hablaban guturalmente como los moros.

Con toda propiedad este portugués puede establecer una comparación entre el habla gutural de esta gente con la de los moros, pues los moros estuvieron más de setecientos años en Portugal.

Todos los cronistas definen el habla de estos grupos como gutural; por ejemplo, Don Félix de Azara en el año 1746 escribe: «Es una nación de indios que tiene una lengua tan particular diferente a todas las demás y tan gutural que nuestro alfabeto no podría dar cuenta de las sílabas.»⁹

Después de haber leído la precisa descripción que López de Souza hace de la embarcación indígena, en el año 1992 me dirigí al Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos del Uruguay, donde se custodia una canoa indígena que responde a esta descripción:

INFORME ASUNTO: Canoa indígena

Características: pieza monóxila de 7 metros 0.60 de ancho.

Antecedentes: Fue encontrada en el año 1973 por el Sr.F. Pla en la Laguna del Diario. Enterado del hallazgo el Prof. Marcos Vernet, investigador de este Centro de Estudios Históricos, hizo los contactos para que se efectuara donación, lo que se logró a fines del mencionado año.

Análisis: Según los estudios que se hicieron en un trozo de madera de la misma en la Facultad de Agronomía, se determinó que la especie a que pertenecía era timbó (la cual se da en montes ribereños a orillas de los ríos Uruguay y Negro en nuestro territorio y también extensamente en Argentina, citándola Tortorelli como usada hace más de un centenar de años por los indígenas del Bajo Paraná en confección de canoas.

Esta especie puede encontrarse asimismo, aunque en un índice menor, en Paraguay y el Sur de Brasil.

Construcción: Se supone que fue hecha ahuecando el tronco con carbón ca-

6. Diario de navegación de Pero López de Souza. Pág. 126.

7. Diario de navegación de Pero López de Souza. Pág. 132.

8. La Argentina. Canto XII.

9. Eduardo Acevedo Díaz y los aborígenes del Uruguay. Tomo II. Pág. 150.

liente, completándose el proceso con la acción de pequeñas hachas. El informe efectuado no permite, por las muestras enviadas, llegar a conclusiones en este sentido.

Datación: no se ha podido hacer la datación de la pieza.

Cuando vi la alta precisión con que fue hecha recordé lo que escribió Luis Ramírez, expedicionario de Sebastián Gaboto, cuando estuvo a punto de zozobrar en aguas del Río de la Plata en el año 1528: «...la canoa llena de agua que fué el mayor misterio del mundo escapar...»¹⁰

Estas culturas, que no habían salido de la edad de piedra, dominaban la técnica de construir embarcaciones que, para asombro de los europeos no se hundían, ni siquiera estando llenas de agua en pleno temporal.

Y agrega más acerca de la armada aborigen cuando dice que en la playa «se veían otras muchas almadías varadas en tierra».¹¹

De este comentario se puede deducir la correcta administración que hacían de los bienes materiales como de los recursos humanos, ya que solamente salieron con las embarcaciones necesarias.

En todo este relato hay disciplina militar, incluida una orden: «mandaron una almadía por pescado»¹²; orden que se cumple con toda velocidad. Finalmente las dos armadas se despiden.

El sábado 21 de diciembre López de Souza escribe: «Saltó el viento al oesnoroste y me

hice a la vela; a dos leguas de dicho río de San Juan hallé la gente con cuyas tiendas me topé a la ida; salieron seis almadías, todos sin armas y con mucho placer venían a abrazarnos...»¹³

Esta vez traen más canoas que la vez anterior pero vienen sin armas. Sobran los comentarios.

Si hoy nuestra armada avistara naves desconocidas en aguas territoriales procedería de la misma manera en que lo hicieron nuestros primitivos marinos: sin temor y saludando.

Queda demostrado que calan muy hondo en nuestra marina el valor y la cordialidad; nada menos que cinco siglos después.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

Arredondo, Horacio: Viajeros visitantes del Uruguay. Apartado de la revista: Amigos de la Arqueología. Montevideo, 1958. (Diario de navegación de Pero López de Souza).

De Giorgi, Diógenes: Martín del Barco Centenera. Ediciones del Nuevo Mundo, 1989. Del Barco Centenera, Martín: La Argentina.

Figueira, José Joaquín: Eduardo Acevedo Díaz y los aborígenes del Uruguay, Tomos II y III. Estado Mayor del Ejército. Departamento de Estudios Históricos República Oriental del Uruguay. «División Historia». Montevideo, 1977.

Cnel. Laguarda Trías, Rolando: La carta más antigua escrita en territorio uruguayo. Imprenta Militar. Montevideo, 1992.



10. La carta más antigua escrita en territorio uruguayo. Pág. 81.

11. Diario de navegación de Pero López de Souza. Pág. 126.

12. Diario de navegación de Pero López de Souza. Pág. 126.

13. Diario de navegación de Pero López de Souza. Pág. 132.

COMENTARIOS INTERNACIONALES

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.

BRASIL: ¿Nueva etapa histórica?

El Presidente Lula pretende marcar un salto cualitativo en el trayecto político de nuestro enorme vecino. En efecto, desde su nacimiento como Imperio hasta el presente, Brasil (sociológicamente hablando) fue gobernado por sucesivas élites que mantuvieron una línea política impecable. Pero ahora los politólogos pretenden distinguir un nuevo momento histórico.

El Presidente ahora electo ha dicho “Desde nuestra independencia vivimos una era, inédita en el mundo, en lo que todo en el país incluso las revoluciones, eran hechas por una sola clase social”.

Por lo que en este tiempo el verdadero Brasil (indígena, negro y mestizo) deberá hacerse sentir. Distinguimos en este proyecto la presencia del pensamiento del sociólogo

Darcy Ribeiro que tanto tiempo vivió como exiliado entre nosotros. Frente a este ideal de cambio nos preguntamos si el gigante seguirá manteniendo su eficaz desempeño en la política internacional.

CHINA: ¿Nuevo Contrato Social?

La tremebunda China de Mao Tse Dong está cambiando. Los exaltados de la Revolución Cultural ahora usan bien cortados trajes europeos y camisas finas, y nadie se acuerda ya del librito rojo.

Este cambio cualitativo en la sociedad del “ex Celeste Imperio” va acompañado de medidas prácticas renovadoras. En efecto, han perdido eficacia tres estructuras coactivas que determinaban el ascenso social dentro de la sociedad China.

Han sido removidos (aparentemente) los tres mecanismos que regulaban el desarrollo de la vida de los ciudadanos en ese país.

Ellos eran, la filiación política del grupo familiar que condicionaba la carrera política de cada individuo; el pasaporte interno que regulaba los desplazamientos de los pobladores sobre el territorio; y la afectación de un individuo a determinadas tareas o funciones.

Ahora un sistema de igualdad de oportunidades y libertad de movimientos busca impulsar una clase media que genere un mundo de negocios e iniciativas que permita cristalizar un mecanismo de vida copiado de la sociedad occidental.

MEDIO ORIENTE: ¿Segundo tiempo?

La situación desarrollada en Irak supone una continuidad histórica con la antes llamada “Guerra del Golfo”. La estrategia iraquí eludió enfrentar en el desierto a las columnas aliadas (invencibles en dicho teatro por su superioridad aero-táctica) y buscó librar batalla en los frentes urbanos y a gran distancia de la línea de partida de sus enemigos.

Fue visible entonces la experiencia adquirida por los mandos de ese país, que optaron por la estrategia operativa que mejor explotaba a su favor las características del conflicto que afrontaban. Si bien la campaña militar ha finalizado, las resultantes políticas de todo este gran emprendimiento histórico no son tan claras. Puede llegar a darse un Irak dividido en estados diferentes, y puede también provocarse todo un sacudimiento del mundo musulmán (mil millones de seres).

Precisamente sobre esta misma coyuntura, un sociólogo francés Jean-Pierre Dupuy se ha expresado así: “La puerta de lo improbable esta abierta...”.

ARGENTINA: ¿A pescar?

La catástrofe del “Prestige” dejó a los españoles sin muchas clases de mariscos. Hoy nuestra vecina los exporta; sobre todo se tornó interesante la captura del calamar, muy numeroso en la proximidad de las Islas Malvinas. España ya aumentó un 40% su demanda, y consecuentemente su precio se incrementó en un 50%.

Por todo esto es posible que Argentina llegue a embarcar calamar por un monto de U\$S 150 millones este año.- (La devaluación significa una gran ventaja para el sector).

RUSIA: ¿Rodeada?

La nueva relación entre la antigua Potencia Roja y los EEUU ha llevado a que Moscú acepte pasivamente la presencia de tropas norteamericanas en la República de Georgia, donde entrenan a fuerzas de ese país en la lucha antisubversiva. Desde un punto de vista geopolítico, no deja de llamar la atención la presencia norteamericana en la rica zona petrolera en torno al mar Caspio, lo que en definitiva altera el mapa geopolítico tradicional.

URUGUAY: ¿Tratamiento despectivo?

El reacomodamiento económico de nuestro continente inquieta a muchos sectores que ven peligrar sus posibilidades de acuerdo a las variables en juego (Mercosur, Alca, etc.). Todo esto ha llevado a que un Sr. llamado Edmundo Koltz, y que actúa como Presidente de la “Sociedad Brasileña de Industriales Alimenticios”, se explayara largamente sobre las alternativas posibles de su actividad. Ello le llevó a que expresara con relación a nuestro país y su posible mercado que “es una ciudad con pretensión de país” (“Página 12”, 16 oct. 2002, p. 8).

PETROLEO: ¿A la baja?

Hay un fenómeno económico que conviene atender porque puede contener la clave de la situación bélica actual.

En efecto, la producción de petróleo a pesar de los esfuerzos de la OPEP, tiende a aumentar. Los grandes productores (generalmen-

te producen barato), aumentan su oferta, y ello perjudica a las grandes compañías, que ven mermadas sus ganancias.

Los nuevos productores, Canadá, Alaska, Filipinas, Golfo de Guinea, han logrado alterar el mercado, y lógicamente han hecho muy difícil el manejo de las reservas mundiales de petróleo barato.



REVISTA NAVAL



República Oriental del Uruguay

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 20

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 50

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel. 908 66 85. Fax. 900 25 71

secretaria@revistanaval.com.uy

Indicando nombre y dirección



A partir del mes de Mayo la Revista Naval
contará con dominio propio en Internet:

www.revistanaval.com.uy

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

secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN



TRASLADOS EN GRAL.

REMISES - CAMIONETAS - BUSES

LO TRASLADAMOS A CUALQUIER PUNTO

707 45 79 - 708 29 15

094 34 55 37

P. BERRO 1364 casi PAGOLA