

REVISTA NAVAL

SETIEMBRE



2008

MONTVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XX N° 58

ISSN 0797 - 1222

SETIEMBRE 2008

DIRECTOR

C/N (CG) Gustavo VANZINI

COMISIÓN EDITORIAL

C/N (CG) Aldo FRANCESCOLI

C/N (CG) Jorge SARAVIA

C/N (CG) Italo M. SORRENTI

C/N (CG) Eduardo ULERY

C/N (CAA) Fernando DRAPER

C/F (CAA) Javier BESIO

C/F (CG) Enrique ALBORNOZ

T/N (CG) Martín PEREYRA

A/F (CG) Valeria SORRENTI

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Coordinador Informático: C/F (CG) Diego ROMBYS

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

NUESTRA PORTADA: S/O/C Waldeck Ibarra / Cañonera Fluvial. ROU Barón de Río Branco. Acuarela, 1919.

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

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

La Revista Naval, es publicada en el Club Naval y es un órgano de difusión de cultura general y profesional, cuya Dirección actúa bajo el más amplio criterio de libertad y responsabilidad intelectual. Por consiguiente, las opiniones editoriales corresponden exclusivamente a la Comisión Redactora, no debiendo interpretarse necesariamente como reflejo del pensamiento o políticas de la Comisión Directiva del Club Naval. Del mismo modo las expresiones contenidas en los artículos publicados responden únicamente a sus firmantes. La bienvenida que se brinda a los colaboradores no debe entenderse como identificación de esta Revista, ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado, con los conceptos de aquellos.

ÍNDICE

A nuestros lectores	7
<i>"En el mar hay una oportunidad muy grande..."</i> Yuri GRAMAJO	9
<i>¿Qué está pasando en los puentes de nuestros buques?</i> Capitán de Navío (CG) Gustavo VANZINI	15
<i>Las hipótesis de conflicto</i> Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS	19
<i>Por una alternativa energética nacional</i> Ec. Pedro REICH	25
<i>Un enfoque racional del fenómeno de la fricción en la guerra</i> Capitán de Fragata (CG) Esteban Sebastián BERÓN PADRÓN	31
<i>Los Convenios del Ministerio de Defensa Nacional como Marco Jurídico para el desempeño de las Fuerzas Armadas al Servicio de la Comunidad</i> Escribana (Eq. Capitán) María del Rosario Rodríguez Cuitiño	43
<i>El porvenir del tiempo</i> Jérôme BINDÉ	49
<i>Crisis del clima: ¿calentamiento global y edad de hielo?</i> Capitán de la Marina Mercante Roberto GARCÍA TADDEY	53
<i>Montevideo cuarenta y cinco años después</i> Capitán de la Marina Mercante Emilio FERNÁNDEZ	67
<i>Artigas y la Guerra de Corso</i> Capitán de Fragata (CG) Alejandro LABORDE FONRAT	73
<i>La "USS Merchant Navy" en el Atlántico Sur.</i> Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN	89
<i>Un hombre, un mapa y una historia</i> Prof. Roberto PUIG (h.)	101

A NUESTROS LECTORES

Iniciamos con este número una nueva singladura, luego de una travesía de 20 años que culminamos el mes pasado. Ha sido un tiempo de constante dedicación, aplicando los mejor de nosotros con el fin de lograr para nuestros lectores una publicación que sirviera para orientar, crear opinión y, por qué no, disentir. Ha sido un largo camino que nos llena de orgullo que esperamos ustedes también compartan.

En el marco de este aniversario, organizamos en coordinación con el club Naval, que festejaba su 80vo. Aniversario, un acto académico en la Escuela Naval durante el cual el Contador Enrique Iglesias disertara sobre “La coyuntura internacional y sus implicancias sobre el desarrollo futuro de Uruguay”. Mencionar la inteligencia, los conocimientos y el prestigio internacional de nuestro compatriota resulta redundante, no obstante, no deja de sorprendernos la capacidad de un hombre sabio para transmitir conceptos profundos, en un idioma llano y entendible para quienes no somos expertos en la temática desarrollada. Y así fue. Nos quedó presente a todos que en la actualidad vivimos momentos de bonanza, pero que esto no va a durar por siempre y que está en todos nosotros, autoridades y ciudadanos de a pie, hacer nuestro trabajo para que podamos transmitir los beneficios de hoy a los tiempos que vienen. En el próximo número haremos llegar a todos, la versión grabada de dicho evento.

El accidente que experimentarían las dos Fragatas recientemente incorporadas nos llama necesariamente a la reflexión sobre algo a que no estábamos acostumbrados y que, en un plazo de diez años, nos ha golpeado dos veces, con el resultado de importantes pérdidas humanas y materiales.

Podemos intentar aducir causas directas de estos insucesos, pocas navegaciones de entrenamiento, insuficiente preparación de Oficiales y Personal y muchas otras que, siendo verdad, no nos permitirían un enfoque constructivo del problema. El artículo ¿Qué está pasando en el puente de nuestros buques? pretende actuar como incitador a opiniones de quienes hoy navegan nuestras unidades para, como producto de su análisis, obtener enseñanzas valederas y de pronta aplicación.

El tema de la energía ha dejado de ser una preocupación a futuro para instalarse en nuestro día a día. El Economista Reich, quien ya colaborara con nosotros con un artículo sobre plantas generadores de energía en base a carbón pulverizado que tuviera importante trascendencia, desarrolla ahora la opción de la geotermia como una promisorio alternativa.

Nuestro proficuo colaborador el CN Francisco Valinas, nos presenta en este número una interesante apreciación sobre Hipótesis de Conflicto en nuestra área regional. El mismo tiene como origen una publicación de un analista argentino, Pablo Sanz, denominada “El Espacio Argentino”. No obstante el tiempo de edición de este trabajo, más de treinta años, y el carácter académico del mismo, nos permite visualizar la temática de las Hipótesis de Conflicto desde un ángulo que no es habitual en los estudios estratégicos nacionales. Es común que analicemos este tema desde nuestro país hacia los demás, pero no consideramos cuál sería nuestra propia alternativa de conflicto proyectada desde nuestros vecinos hacia nosotros. Teniendo en cuenta su novedosa importancia, lo pasamos a vuestra consideración.

Algo que ha estado siempre presente y que muchas veces olvidamos o queremos mantener sin exposición, ha vuelto al estado público. Nos referimos al dragado del Canal Martín García en relación a las acciones conjuntas con la República Argentina. Tema histórico si se quiere, que se remonta a las luchas por la preeminencia de los puertos en ambos márgenes del Río de la Plata y en el cual jugamos gran parte de nuestro desarrollo como país de servicios logísticos eficientes para toda la región. Nuestra Revista ha dado cabida a variadas opiniones al respecto y estamos trabajando ahora para lograr una puesta a punto de esta situación para el próximo número.

Tenemos que trabajar y mucho, para recuperar nuestro ritmo de edición, que se vio alterado por la publicación de las

“Lecturas Seleccionadas”. Lo estamos haciendo, con el mismo ímpetu que nos ha permitido navegar en mares difíciles durante los últimos veinte años. Asimismo, en procura de incorporar nuevos enfoques que enriquezcan nuestra publicación, inauguramos en este número una sección de entrevistas periodísticas. Contamos para ello con la colaboración del Prof. Yuri Gramajo, de reconocida trayectoria en el tema, quien para esta edición expone los resultados de su charla con el Secretario General Iberoamericano, Contador Enrique Iglesias

Finalizando, vaya para nuestros lectores un saludo especial por acompañarnos durante todo este tiempo, con la promesa de seguir en un rumbo que entre todos hemos trazado.

La Redacción



“EN EL MAR, HAY UNA OPORTUNIDAD MUY GRANDE...”

ENTREVISTA AL CONTADOR ENRIQUE IGLESIAS

Yuri GRAMAJO



De profesión Periodista, está especializado en temas de Seguridad y Defensa. Consultor en Comunicación y Comunicación en Situación de Crisis. Autor de dos libros, “Operación Brujas” y “Entre Rejas”. Es autor de publicaciones académicas sobre Defensa y Medios de Comunicación. Ha sido Árbitro del Juego Estratégico en la Conferencia de Ejércitos Americanos 2007. Jefe de Extensión Académica y Profesor de Comunicación Social en ESGUE. Autor de Juegos Estratégicos. Profesor de Expresión, Retórica y Oratoria en el IMES. Ha integrado Tribunales de Tesis en el CALEN. Conferencista, Panel Chair y Track Chair sobre “Comunicación Estratégica” en Brasil, Chile, Estados Unidos, Paraguay y Uruguay. Ha realizado coberturas en Argentina, Chile, España, Estados Unidos, El Salvador, Francia, Suecia y ex-Unión Soviética. Egresado de varios Cursos de Postgrado de National Defense University (Washington DC, USA), sobre “Planeamiento en Defensa”, “Operaciones internacionales de Intervención y Estabilidad” y “Coordinación Interagencial y Contraterrorismo”. Ha estado en varias Misiones de Paz de ONU (Congo 2001 y 2006, Etiopía y Eritrea 2004 y Haití 2005 y 2007). Es Facilitador Permanente en Seminarios sobre Operaciones de Apoyo a la Paz, en la Academia de Defensa de Canadá.

- ✓ “Los esquemas de integración en los que hemos confiado y en los que tenemos y tendremos que seguir confiando, ...no están dando los resultados que esperábamos.”
- ✓ “Formamos parte de un mundo globalizado y formar parte de ese mundo implica tener estrategias mucho más sofisticadas políticamente.”
- ✓ “Cualquiera sea el gobierno de turno, hay que contar con una visión a largo plazo para tener objetivos y estrategias claras.”
- ✓ “Hay que dotar a la Armada de recursos para que la institución pueda cumplir con la vigilancia de un territorio que es mayor que el territorio terrestre.”

Yuri Gramajo: Contador, no le pido un análisis FODA, pero le pido que en pocas palabras me diga: ¿Qué es lo mejor y lo peor que tiene hoy nuestro país? ¿Cuáles son nuestras fortalezas y nuestras debilidades, en estos momentos, en el contexto internacional?

Enrique Iglesias: Mire, en materia de fortalezas yo creo que lo primero de todo es que Uruguay aparece en el mundo como un país respetable, con actitudes serias, con políticas económicas sensatas y con tasas de crecimiento como no habíamos visto en muchos años. Todo eso nos da la imagen

de un país que no es grande, ni por su geografía, ni por su población, ni por su economía, pero lo es por sus actitudes. El país, hoy, es un país respetable y eso es un primer gran activo.

Segundo, le diría que el país está invirtiendo más. Tiene que invertir mucho más, pero lo está haciendo. Está exportando más. Y está generando un espectro exportador mucho más diferenciado como el que no tuvimos nunca.

Una tercera parte de las inversiones estatales está basada en servicios. Eso implica que estamos entrando en la economía del conocimiento, en la sociedad del conocimiento y eso es un hecho muy significativo para cualquier país.

En tercer lugar, yo le diría que el país tiene una dotación de recursos naturales que están hoy muy demandados en el mundo porque produce alimentos. Hoy en día, con el ingreso de China al mundo y el aumento de los niveles de vida en todo el mundo y especialmente en América Latina, se aprecian efectos interesantes, que significan un mayor consumo de alimentos, mejores precios... Ahí también tenemos una línea muy importante.

En cuarto lugar yo diría que, a pesar de que todavía hay mucho para construir, los recursos humanos del Uruguay, en términos comparativos, siguen siendo relativamente buenos, lo cual no quiere decir que no deja de ser necesario un gran esfuerzo para mejorar la calidad de la educación y la mejora de esos recursos. Pero, comparativamente, tenemos recursos humanos que han mejorado mucho.

Luego tenemos una situación de respeto al funcionamiento de la democracia, de los derechos humanos, que en el mundo de hoy también es un activo que se aprecia.

Le diría que estos son grandes pilares, en la economía, en la política y en las actitudes frente al mundo.

Yuri Gramajo: *¿Y respecto de nuestras debilidades?*

Enrique Iglesias: Debilidades... (piensa) Bueno... Diría fundamentalmente como primera debilidad...

Mire, permítame comentarle algo con respecto al tema anterior. Yo le diría que un activo importante aunque parezca contradictorio, es que somos pequeños. Yo creo que en el mundo de hoy ser pequeño es un buen negocio. Creo que nos permite un mucho mejor manejo de nuestros problemas. Yo le mencionaría también como otro activo importante, al mismo grado de lo que mencione anteriormente, es en cuanto a la tecnificación agropecuaria y la diversificación agropecuaria, cosas que han sido muy importantes en cuanto a los productos, como también en lo que hace al uso de técnicas innovadoras.

Yuri Gramajo: *Usted tiene una impronta diplomática fácilmente apreciable y una visión que claramente aparece como muy optimista. Esto se distingue fácilmente en usted. Pero coincidiremos en que alguna debilidad debemos tener. Personalmente, soy de los que creen que es bueno afirmarse en nuestras fortalezas, pero también es necesario repasar nuestros errores o debilidades, a fin de superarlas. Por eso mi pregunta sobre los puntos débiles de nuestro país.*

Enrique Iglesias: Respecto a los problemas yo diría que todavía tenemos necesidad de hacer, de mejorar nuestra productividad. Aunque estamos invirtiendo más, el país tiene que invertir mucho más, el país tiene que tener una tasa de inversión mucho más grande. En segundo lugar, hemos hecho algunos esfuerzos en materia de tecnología, pero tenemos que lograr más todavía, más intensamente. En tercer lugar yo señalaría como otro de los obstáculos, lamentablemente, los esque-

mas de integración en los que hemos confiado y en los que tenemos y tendremos que seguir confiando, pero que no están dando los resultados que esperábamos. Eso es un problema.

En fin, yo le diría que por ahí andan un poco las cosas, de activos y pasivos.

El pasado 29 de julio el Cr. Enrique Iglesias brindó una conferencia llamada “La coyuntura internacional y sus implicancias para el desarrollo del país”. La instancia fue desarrollada en la sala de conferencias de la Escuela Naval y fue organizada en conjunto por el Club Naval y la Revista Naval.

Después de terminada la misma, teníamos acordado con Iglesias hablar a solas para la realización de la entrevista que reproducimos en estas páginas.

El diálogo, realizado ya entrada la noche y al calor del fuego de estufa de salón del Club Naval, discurrió de manera agradable, natural y fluida; algo que parece ser propio de Iglesias. Es que este contador, nacido en España pero que siempre se encarga de señalar que es un orgulloso uruguayo, parece nunca despojarse del ropaje de un diplomático de alto vuelo, que le permita siempre estar más cerca de los consensos que de los disensos.

Todo lo que dijo en su conferencia, como lo que se reproduce en el marco de esta entrevista, tiende a afirmarse en los aspectos positivos de cada circunstancia y una lectura rápida puede llevarnos a concluir que lo que expuso y lo que dijo, no son cosas sorprendentes.

Es cierto. Pero también es cierto que Iglesias es un hombre de inteli-

gencia fina y mirada aguda, al que hay que descubrir más allá de obviedades.

Nada en él es descuidado. Ni su trato afable, su elegancia en el vestir, el brindis que me propuso al comenzar la entrevista o esa manera de expresarse que obliga a uno a escucharlo y leerlo entre líneas.

Y conocerlo tanto por lo que dice, como por lo que calla.

Yuri Gramajo: *En la conferencia que usted brindó en la Escuela Naval, habló de la necesidad de tener una política exterior de Estado, con una concepción estratégica. Seguramente coincidiremos que este reclamo suyo es aplicable a diversas áreas del Estado y no sólo a nuestra política exterior. También resaltó que es esencial para nuestros países, detenernos en la calidad de la política...*

Enrique Iglesias: Lo que quiero decir es lo siguiente: nosotros estamos acostumbrados a una política convencional en el manejo de los asuntos, que se ha hecho manifiesta a través de ciertas formas que fueron propias de las últimas décadas, en lo que hace a la gestión política. Hoy, le diría que los frentes que debe enfrentar el país, tanto internos como externos, son mucho más complicados que en el pasado. Formamos parte de un mundo globalizado y formar parte de ese mundo implica tener estrategias mucho más sofisticadas políticamente. Creo que, de alguna manera, esto significa tener una política mucho más tecnificada en algún sentido, mucho más preparada para asumir esas nuevas responsabilidades.

Eso es a lo que llamo calidad de la política...

Yuri Gramajo: *...quizás con un criterio, por un lado más ejecutivo pero tam-*

"En el mar hay una oportunidad muy grande..."

bién dotado de un barniz profesional y de una visión que no termine en el período del gobierno de turno...

Enrique Iglesias: ¡Una visión...! ¡Exactamente! Imaginar políticas de largo plazo. El país debería ser capaz de tener puntos de acuerdo pacíficos sobre ciertos temas que tienen que ser abordados, cualquiera sea el gobierno de turno y con una visión a largo plazo para tener objetivos y estrategias claras a futuro.

Yuri Gramajo: *Estrategia... Estrategia a veces es una palabra que nos cuesta terminar de entender en algunos ámbitos. Y hablando de estrategias, ¿Cómo ve la situación energética del país hoy?*

Enrique Iglesias: Mire, yo creo que el país tiene problemas serios en materia energética y tiene que encontrar soluciones para reducir su dependencia de recursos energéticos importados. Creo que hemos llegado a casi los máximos, en materia de energía hidroeléctrica. El país ha hecho un esfuerzo muy importante en ese campo. Creo que debemos insistir en las energías renovables, donde el país tiene campo para hacer cosas. Veo que en cuanto a energía eólica hay oportunidades. Me parece que ahí tenemos algo para hacer. Por supuesto, hay expectativas de que también podamos tener un acceso adecuado a hidrocarburos en el propio país, en el mar, que nos pueda aportar al balance energético nacional. Pero, lo más importante, es tratar de disminuir hasta donde podamos la dependencia de los recursos importados energéticos. Ese es un gran objetivo.

Yuri Gramajo: *Usted acaba de mencionar a ese otro Uruguay que hay en el mar. Uruguay va a extender un conjunto de derechos hasta las 350 millas náuticas desde la costa ¿Qué opinión le merece esto?*

Enrique Iglesias: Es un hecho muy importante en el que la Armada tiene una responsabilidad muy grande. El cuidado de las costas ha sido siempre para mí, ya desde la época del ministerio*, una gran preocupación. Hay que dotar a la Armada de recursos para que la institución pueda cumplir con la vigilancia de un territorio que es mayor que el territorio terrestre. Yo creo que ahí, en el mar, hay una oportunidad muy grande. Ojalá que esto se confirme y de ser así, yo creo que eso significa un empujón fundamental al desarrollo nacional.

Yuri Gramajo: *Otro tema que usted mencionó en su conferencia, está referido a la fortaleza o el vigor que están tomando las clases medias en Latinoamérica y lo destacó como un puntal de desarrollo de la región. Sin embargo, permítame plantearle un punto controversial con esto que usted ha señalado. Uruguay, por ejemplo, históricamente ha sido un país de clase media. Hoy su clase media está debilitada. Es una clase media que, como dijera Quino hace pocas décadas, a veces parece una clase media tirando a un cuarto... Es más, existen síntomas preocupantes en Uruguay, que lo sitúan como un clásico país latinoamericano, en el que los polos de la sociedad aparecen extremos...*

Enrique Iglesias: Mire, primero la definición de clase media no es fácil. Hay que ver de qué estamos hablando cuando hablamos de clase media. En términos generales hoy en día, la clase media es muy extendida. Va desde los empleados de "cuello duro" hasta los pequeños propietarios, hasta los pequeños empresarios; en fin, todo eso es una clase que tiene acceso a niveles de ingreso un poco superiores a los que corresponden a las clases popula-

** Se refiere a cuando fue Ministro de Relaciones Exteriores de Uruguay, entre los años 1985 a 1988.*

res de ingresos básicos. Yo diría que esa clase media ha sufrido mucho, es la que más sufre. Usted recordará aquel famoso libro de su colega Tomás Linn: “Los nabos de siempre”. Es un trabajo realmente muy importante porque muestra que la clase media siempre es la que más sufre los impactos de la crisis. Ahora, si bien los impactos bajan sus niveles de vida, esa clase media está latente, no desaparece. La prueba está en que tanto en Argentina como acá en Uruguay, donde hubo grandes golpes en los que hemos sufrido, fundamentalmente por problemas importados de la Argentina, bueno, hoy en día se ve una recuperación de la clase media. La clase media sufre mucho los impactos de la crisis, pero también se recupera cuando los países empiezan a cambiar y yo creo que ese es un poco el futuro.

Yuri Gramajo: *Hay un aspecto que usted mencionó y sobre el que yo personalmente muchas veces he reflexionado. Uruguay está viviendo una suerte de bonanza económica. Usted destacó en su conferencia lo que implica el aumento de los valores de los productos agropecuarios, los valores de los productos naturales de la tierra. Estos se han incrementado y eso hace que haya más flujo de dinero en la región. La demanda de China sin duda está impactando en la economía internacional pero de alguna manera esa bonanza circunstancial que tiene la región, ¿no reproduce una condena histórica de Latinoamérica que la hace proveedora de materias primas y que la deja esperando una vez más en la estación de la desesperanza, viendo cómo se va el tren del desarrollo?*

Enrique Iglesias: Primero, las materias primas son un puntal importante en el desarrollo, sino pregúnteselo a los australianos, a los holandeses o a los dinamarqueses. Es decir, no caigamos en la teoría

de la estigmatización de los recursos naturales, los recursos naturales son una fuente muy importante del progreso de nuestros países, porque eso es lo que nos dio la naturaleza y además, son un punto de apoyo importante de nuevas tecnologías. Nosotros siempre estamos viendo hoy en día que en el agro, en la agricultura, hay una incorporación importante de oportunidades tecnológicas. Eso es desarrollo. Ahora, eso no quiere decir que sólo con eso hagamos el país desarrollado y su integralidad, porque eso no nos genera empleo y nos puede, al contrario, llevar a lo que se llama la “enfermedad holandesa”. No debemos reposar solamente en los recursos naturales, olvidándonos de que precisamos otros frentes. Esos otros frentes son fundamentales, los recursos humanos nos deben de servir de apoyo para las otras cosas. Nadie dice que nos quedemos en eso sólo. Eso es lo que le ha pasado fundamentalmente a la mayoría de los países petroleros que tiene recursos y viven del petróleo, eso no es desarrollo, eso es crecimiento, pero no desarrollo.

Yuri Gramajo: *Usted mencionó en su exposición dos ejemplos contundentes: Brasil y Chile.*

Brasil que históricamente ha tenido Políticas de Estado en algunas áreas importantes como por ejemplo relaciones exteriores. Brasil siempre ha sabido lo que quiere, por lo menos es la percepción que uno tiene de Itamarati.

Chile es un ejemplo de crecimiento y de desarrollo de las últimas décadas en la región. Usted incluso mencionó las reservas económicas depositadas en el exterior por parte de Chile y como los chilenos han revertido la deuda. Cómo han pasado de tener sus números en rojo a negro... ¿Estamos muy lejos de esa realidad en Uruguay?

Enrique Iglesias: No. Diría que acá se ha partido de un grado muy alto de endeudamiento, que se ha ido manejando bien. Hemos bajado en forma muy importante el endeudamiento con respecto al producto. De mantenerse la situación actual de bonanza económica, en unos cuantos años más vamos a estar en condiciones de acceder a grados de inversión, cosa que espero que se produzca más temprano que tarde. Con esto tenemos un mayor grado de independencia con respecto al financiamiento. Yo veo que si esta bonanza sigue tres o cuatro años más, el país va a estar cerca de los niveles de holgura con que cuenta hoy Chile o el propio Brasil. No digo que hoy sea así, pero sí hablo de una holgura económica derivada de la bonanza acumulada que vamos a tener en nuestra reserva.

Yuri Gramajo: *En el ámbito del estudio y el pensamiento, la Armada ha estado analizando, mediante un ciclo de conferencias académicas llamado "La Armada, la defensa ¿para que?", una serie de circunstancias que hacen al desafío de pensar y discutir qué Fuerzas Armadas queremos, cómo la queremos, para qué la queremos, con qué, con quiénes...*

¿Cómo lo ve usted, cuál es su visión respecto a las Fuerzas Armadas que hoy necesita un país como el nuestro?

Enrique Iglesias: Mire, yo creo que son Fuerzas Armadas que están por supuesto vinculadas a la defensa de la ciudadanía. Ese es el primer objetivo de las Fuerzas Armadas ...y de la paz interna. Pero al mismo tiempo, y en el caso concreto de la Armada, hay una responsabilidad muy especial, vinculada a la vigilancia del espacio marítimo del país, que es el punto de asiento de una gran riqueza, como la riqueza pesquera, pero aparte también de las posibilidades que surgen en cuanto a que haya recursos de hidrocarburos. Esto le otorga a la Armada una posición privilegiada en cuanto a las responsabilidades que debe asumir frente a esos problemas. Yo siempre he tenido mucha simpatía por el trabajo de la Armada, siempre. Me parece que la Armada está muchas veces infra dotada de recursos, para hacer frente a responsabilidades de esta magnitud. Yo creo que el país debe ver en las Fuerzas Armadas un instrumento fundamental de defensa de su soberanía y de protección de las zonas marítimas, que le corresponden al país por derecho propio; que a su vez implica una superficie muy grande, comparado con el territorio nacional. Lo fundamental es hacer de la Armada un instrumento del desarrollo, un instrumento al servicio del desarrollo económico del país. Ahí está el gran objetivo que tiene la Armada.



¿QUÉ ESTÁ PASANDO EN LOS PUENTES DE NUESTROS BUQUES?

Capitán de Navío (CG) Gustavo VANZINI



Egresado de la Escuela Naval en diciembre de 1968, realizó embarques de Instrucción en el Crucero ARA Argentina, BT Presidente Oribe y Fragata ARA Libertad. Prestó servicios como Oficial de División en el DE1 Uruguay y como Jefe de Departamento en el ROU Huracán. Embarcó como Oficial de Navegación del BM Nortemar y como Oficial invitado en el Submarino Riachuelo de la Marina de Brasil. Fue Segundo Comandante del DE 18 de Julio y del V/E Capitán Miranda en su Vuelta al Mundo. Sirvió como Comandante del DE 18 de Julio y del V/E Capitán Miranda. Comandó la División Escolta y las Fuerzas de Mar, actuando como CGT 138.7 en la UNITAS 48. Fue skipper del Maxi Yacht Uruguay Natural en la Regata Whitbread Alrededor del Mundo. Pasó a situación de retiro en enero del 2004.

Cuando un Oficial de Marina se retira, luego de un prolongado tiempo de servicio, se lleva fundamentalmente a su nueva vida, recuerdos y nostalgias. El presente artículo tiene mucho de estas dos emociones. En él no se pretende analizar lo acaecido en los dos principales accidentes que hemos sufrido en los años contemporáneos de nuestra Armada. Se utiliza estos hechos como generadores de una reflexión con quienes hoy navegan nuestros buques con el objetivo de transmitir prácticas que desde el inicio de los tiempos ayudaron a los navegantes en su enfrentamiento con el mar. En esta visión no se trae a colación ni las causas ni los resultados de los acontecimientos. Sólo son palabras cargadas de experiencia para quien quiera escucharlas y sí les son de utilidad, que se interpreten como lo consideren adecuado.

En menos de 10 años, la Armada Nacional se ha visto enfrentada a dos importantes accidentes con pérdidas de vidas humanas y graves deterioros materiales. Resulta obvio que estamos hablando del ROU Valiente y de las Fragatas Uruguay y Campbell. El presente artículo no pretende investigar sobre ambos infaustos sucesos, lo cual ya ha sido realizado por las autoridades correspondientes, sino más bien traer al recuerdo prácticas y costumbres que fueron habituales en nuestra Armada y que nos mantuvieron a salvo de estas peripecias durante toda la historia.

Quien esto escribe, reconoce que los tiempos han cambiado y mucho; todo aquello que fue una dura escuela en el mar, muchas veces lindando con el estoicismo, no resulta aplicable hoy. Los marinos son diferentes, tanto como la sociedad en la que convivimos. También la tecnología nos ha

llevado a límites impensados, facilitando el trabajo del hombre de mar de manera importante y decisiva.

Ya no volverán los puentes abiertos de los viejos Destruidores Escolta, donde sólo sobrevivir las cuatro horas de guardia en el puente, resultaba una dura proeza. Tampoco los Ayudantes de Guardia deberán trepar a su puesto de facción por la escala de tojino, con el fin de no importunar el sagrado descanso de sus superiores. ¿Dónde habrán ido a parar la máscara, los guantes, el gorro forrado, la parca y las botas de goma, que formaban la impedimenta usada en la hora de atenta y dolorosa guardia en el nido de cuervo? La disponibilidad de un mínimo equipamiento electrónico para la detección, marcó una época en que el Guardia Marina en el puente y el que estaba en el CIC, competían en calcular primero el CPA, uno usando la rosa de maniobras de plexiglás y el lápiz de grasa, mojado y azotado por el viento y el otro en la comodidad de la central de operaciones. El estadímetro permitía una rápida determinación de la distancia en formación, utilizando el valor de la guinda del buque que nos precedía, ya que se consideraba su resultado más preciso que el proporcionado por el antiguo radar. La pinula, aparato diseñado para ojos jóvenes y de certera visión, nos ayudaba en determinar las valiosas marcaciones, de fundamental interés en las maniobras de acercamiento.

Cuatro horas de constante atención y laboreo, hacían que el momento del ansiado relevo, sorprendiera a todo el personal de guardia en el puente como si el tiempo hubiera volado. Pero en esos tiempos todavía Dios era “marino y uruguayo” y a pesar de los mares duros y de operar muchas veces con gran cantidad de buques alrededor, en formación, a 500

yardas de distancia, logramos sobrevivir sin accidentes.

No pretendemos hacer una apología de “tiempos dorados”. De ninguna manera. Sólo recordar algunos principios básicos que hacen a la guardia en el puente, y que hemos visto deteriorarse cuando nos ha tocado embarcar en días más contemporáneos.

La principal misión del personal de guardia en el puente

Era esta una pregunta que inevitablemente recibíamos los jóvenes Guardia Marinas en nuestras primeras guardias de puente y que también, inevitablemente, contestábamos mal. Nuestras repuestas siempre iban a temas como “llevar el bitácora”, “atender las comunicaciones” o por ahí, lo cual generaba la misma corrección del interrogante: “No panza, su principal misión en el puente es mirar la proa”. Pasados los años he encontrado cada vez más sabia esta aseveración que, en aquellos tiempos, consideraba al menos obvia y con poco sentido. En realidad algo tan simple, resume la principal misión del personal del puente cualquiera sea su puesto: la seguridad en la navegación. Después vendrán la toma de la posición, el control del radar, el canal de comunicaciones táctico y todo lo que se quiera, pero, si no fijamos nuestra vista y nuestra atención en la dirección de la proa, seguramente tendremos problemas en la maniobra del buque lo que nos puede llevar a una colisión.

El silencio es dorado

En un puente se da un continuo flujo de información vital para la seguridad del buque, como ser órdenes al timón o a las máquinas, reportes de avistamientos por

parte de los vigías, llamado a maniobras en emergencia, entre otros muchos. Para que toda esta comunicación se procese en tiempo y con precisión es imprescindible que el nivel de ruidos sea mínimo. Nada menos profesional que el bullicio que hemos escuchado en ciertas guardias, donde el sonido de la música proveniente de equipos de radio personales se acrecienta con charlas triviales sobre temas no referidos a la navegación. Una orden mal entendida o un informe no recibido, puede resultar letal para la seguridad y de allí que, parafraseando la canción, en el puente, “el silencio es dorado”.

El puente no es un lugar de reunión social

Los puentes de hoy son lugares protegidos del viento y la lluvia, sitios ideales para contemplar el mar con paz y tranquilidad. Ello ha llevado a que muchas personas ajenas a la guardia lo utilicen para pasar horas de ocio sin tener nada que ver con los asuntos de la maniobra. Y esto no acaba así, ya que junto con la inactividad vienen las charlas, el anecdotario y “la contada”, distrayendo de su función a los guardieros. No es reglamentario poner carteles en las unidades pero uno que podría ser incluido es “si no tiene nada que hacer, no lo venga a hacer aquí (en el puente)”.

¿Quién manda aquí?

El concepto militar de unidad en el mando resulta básico en la Guardia de Puente. Todo el Personal apostado debe tener claro a cargo de quién está. La permanencia del Comandante en el puente, costumbre hartamente beneficiosa, debe realizarse con la manifestación precisa de quién está al mando, orden que será comunicada y dado el comprendido por toda la guardia. A su vez, en

ocasión que el mismo Comandante asume el control, deberá procederse de igual forma y desde ese momento, las órdenes provendrán de una sola persona y de nadie más.

Blanco por la amura de babor

Todo integrante de la Guardia de Puente es básicamente un vigía, y como tal debe alertar al Comandante de Guardia de cualquier avistamiento que realice, aunque no haya sido posible todavía su identificación. A partir de ese momento, se debe seguir ese blanco en forma continua hasta que deje de ser un peligro para el buque. Independientemente de la comunicación al CIC, en los buques que lo poseen, es el Puente responsable de esta tarea, ya que ningún artilugio tecnológico puede sustituir el buen sentido y la decisión del hombre. He visto que en estos tiempos, al procederse al avistamiento, se recurre inicialmente a los buenos radares que se dispone, que inclusive llegan a calcular el CPA con total precisión. Nadie duda de esto, pero no hay que olvidarse que los equipos electrónicos son como un ciego, que solo define algo en base a las “entradas” que disponga. Sin embargo, el uso de la pinula es del mundo real, y el dicho de “marcación constante, te lo llevas por delante” no precisa de electrones ni de pantallas de presentación. Lo mismo vale para el cálculo en la rosa de maniobras de las posiciones relativas de los móviles flotantes. En horas de la noche o con visibilidad restringida, la situación es más compleja y se necesita una mayor capacidad de abstracción para imaginar la situación. No obstante, los buques siguen llevando sus luces y aquel verso que aprendimos “si ambas luces de un vapor por la proa has avistado...” sigue teniendo un precioso valor. Desazón me ha causado, en

conversaciones con jóvenes Oficiales, comprobar que muchos no lo conocen y más aun imaginarme con que otra herramienta mental deciden en horas nocturnas, cuando “a estribor ves colorado”

La visibilidad es mala

Los fenómenos de disminución de la visibilidad son frecuentes en el mar y aparecen muchas veces de manera intempestiva. La determinación continua del Punto de Rocío a través de la lectura de registros del termómetro seco y del húmedo, puede con todo darnos algún inicio de la aparición de la niebla. El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar toma con mucha atención esta situación, considerando sus riesgos inherentes. Atención a las máquinas, disminución de la velocidad de avance, establecimiento de vigías suplementarios en puntos altos, sonidos de diferente tipo y frecuencia, son algunas de las medidas recomendadas. No obstante, la actitud vigilante del personal del puente sigue siendo la mejor manera de sortear estos complicados momentos. El puente en total silencio y su personal mirando con cuidado la proa, siguen constituyendo, junto con una esmerada supervisión de lo que acontece en la pantalla del radar, la mejor garantía de volver a ver la claridad sin tropiezos.

Maniobras de acercamiento en el mar

Toda aproximación voluntaria de buques en el mar a menos de 1.000 yardas, conlleva un grave peligro, ya que cualquier falla humana o material puede conducir a situaciones desastrosas. Son maniobras básicamente militares, no es común que los mercantes las realicen y deben tener un objetivo que justifique el riesgo, como ser

reaprovisionamiento o trasbordo de personal, siempre que no puedan realizarse por otros métodos. Como tales, requieren tripulaciones entrenadas y una cuidadosa preparación. En el caso que un Comandante de Grupo o de Flotilla decida ordenar una de estas operaciones, mejor que “un punto de encuentro” resulta más cauteloso establecer “un rumbo y una velocidad para el encuentro”. Sobre él navegará el buque designado como guía, mientras el otro inicia la aproximación desde una distancia mayor a 2.000 yardas. Necesarias son todas las previsiones que puedan tomarse, como ser el Comandante a cargo en el Puente, condición máxima del Control de Averías, máquinas listas a maniobrar y en cubierta sólo aquel personal imprescindible, munido del equipamiento de seguridad correspondiente (“mirones” y “fotógrafos aficionados” no tienen lugar).

Nada de lo dicho en estas líneas es nuevo, ni novedoso. Pretende solamente compartir experiencias que recibimos a lo largo de 40 años de servicio en la Armada, disfrutando del privilegio de haber podido navegar extensamente. Hoy es más difícil aplicar los conocimientos obtenidos en la etapa de formación con la imprescindible práctica en el mar. Ya no tenemos Buque Tanque, donde los marinos se enfrentaban con la realidad de su profesión, ni los viejos Destruidores patrullan el Mar Territorial diez días por mes como otrora. No es nuestra intención instaurar una falsa oposición entre la tecnología y el valor del hombre, ya que la relación entre ellos debe ser, inequívocamente, la complementación. Pero sí aspiramos a establecer claramente que al final de todo es el marino, con todas las ayudas que disponga, quien debe decidir en el acierto o en el error, asumiendo así su responsabilidad ante el constante enfrentamiento con el mar.

LAS HIPÓTESIS DE CONFLICTO

(Comentario de un Libro)

Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS



El Capitán de Navío (CG) (R) 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. Su último destino fue como Director General de Personal Naval y Director del Centro de Estudios Navales.

ENTRANDO AL TEMA

En 2003, en oportunidad de participar como conferencista en el VII Encuentro Nacional de Estudios Estratégicos, organizado por la Escuela de Defensa Nacional de la República Argentina, en el panel titulado “Agenda de Seguridad” dije:

“...Lo primero a convenir es que hoy, año 2003, no existen amenazas militares (y en consecuencia no hay hipótesis de conflicto militar tradicionales), y que todas las existentes corresponden a los campos social o económico... Pero al mismo tiempo, no podemos estar abstraídos de las derivaciones de las crisis que enfrentan otros actores internacionales, ya que algunas pueden dar lugar a acciones que afecten directamente nuestra seguridad...”

Casi dos años después, en el Ciclo de Seminarios “Los Ámbitos de la Defensa”, organizados por el Centro de Estudios de Defensa, el Centro de Estudios Estratégicos General Artigas, el grupo Sacramento de Estudios Estratégicos y nuestro Centro

de Estudios Navales, actuando como conferencista del seminario “El espacio Marítimo”, expresé términos similares:

“... Lo primero a convenir es que hoy, año 2005, no existen amenazas militares tradicionales, pero hay que ser muy ingenuo para creer que un Estado debilitado estará libre de agresión por un vecino más poderoso, como sobradamente nos enseña la historia. Entonces, una mínima capacidad de autodefensa siempre será necesaria...”

Durante las ponencias expuestas en el ciclo “Debate Nacional Sobre Defensa”, patrocinado por el Ministerio de Defensa Nacional con la colaboración de varios actores políticos y sociales del Uruguay en mayo de 2006, se mencionó, en varias oportunidades, la inexistencia de hipótesis de conflicto tradicionales que justifiquen la existencia de unas Fuerzas Armadas orientadas al rol tradicional de la guerra, porque ella no habrá de ocurrir.

Pero que Uruguay no tenga hipótesis de conflicto no quiere decir que nuestros vecinos no las tengan y, que en caso de en-

frentamiento entre ellos, podamos mantener la neutralidad o abstraernos de ser arrasados a un bando u otro.

Y aquí debo reconocer una omisión propia. Tanto en 2003 como en 2005, cuando vertí opiniones en público sobre las temáticas de seguridad y defensa, olvidé tener en cuenta un libro que mucho usé la década anterior, como docente de Estrategia en varios cursos de Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval. Me refiero a **“El Espacio Argentino”**, de Pablo R. Sanz ⁽¹⁾, el cual paso a comentar.

Su contenido está dividido en dos partes, la primera, de diez capítulos, es un resumen histórico de la República Argentina y los espacios circundantes (Cuenca del Plata, Altiplano, Región Andina), que trata fundamentalmente de la evolución humana en dicho espacio geográfico, desde los aborígenes autóctonos hasta la composición de la población del siglo XX. Este análisis histórico es, sin dudas, de un gran valor sintético. En la segunda, de once capítulos, se analiza la geopolítica de las relaciones de Argentina con sus vecinos, tal como era percibida en la década de 1970. Muchas cosas han cambiado desde entonces, pero otras, sin embargo, permanecen, pues se trata de constantes geográficas, históricas o geopolíticas.

Es de particular interés para este análisis el Capítulo XX de este libro, titulado **“Geopolítica y Seguridad: La Hipótesis de guerra más probable”** (páginas 335 a 351 inclusive). Aquí, el autor parte del supuesto de un inevitable **“...conflicto natural ...”** entre Argentina y Brasil, de contenido muy concreto, derivado de la colisión entre los objetivos de autodesarrollo y los proyectos nacionales de cada uno. A partir de dicho

supuesto, prolijamente fundamentado en capítulos anteriores, desarrolla las que, a su entender, son las hipótesis de guerra con Brasil de mayor probabilidad de ocurrencia, y las enuncia de la siguiente manera:

- **Hipótesis I:** Guerra Argentina – Brasil, neutralidad de las demás naciones del área.
- **Hipótesis II “A”:** Guerra Argentina – Brasil; ocupación de Uruguay, Paraguay y/o Bolivia.
- **Hipótesis II “B”:** Guerra Argentina – Brasil; alianza de Uruguay, Paraguay y/o Bolivia con Brasil.
- **Hipótesis III:** Guerra Argentina – Brasil; alianza de Uruguay, Paraguay, Bolivia y Chile contra Argentina.
- **Hipótesis IV:** Guerra Argentina – Brasil; alianza de Bolivia, Paraguay y Uruguay con Argentina contra Brasil.

Cada una de estas hipótesis va acompañada de un desarrollo de posibles eventos, cuyo análisis es por demás interesante, aún dejando de lados aquellos conceptos que, treinta años después de enunciados, han caducado. El capítulo finaliza con un grupo de conclusiones comunes a todas las hipótesis enumeradas y desarrolladas, bajo el subtítulo **“Algunas apreciaciones en relación con las hipótesis consideradas”**. A continuación, habré de comentar los aspectos presentados en el análisis detallado de cada una de las Hipótesis planteadas por Pablo R. Sanz, sin perjuicio de lo cual entiendo que lo mejor sería que los lectores acudan a la fuente original (El Espacio Argentino), y así obtendrán mejores conclusiones.

¹ SANZ, Pablo R.; *“El Espacio Argentino”*; Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1976.

HIPÓTESIS I

Guerra Argentina-Brasil; neutralidad de las demás naciones del área

Desde un principio, el autor descarta la hipótesis de que Argentina sea el estado agresor, atribuyendo la iniciativa de las acciones bélicas a Brasil, a quien ubica como actuando con rapidez para alcanzar alguna ventaja territorial, una ganancia con la cual sentarse a negociar en posición ventajosa cuando la comunidad internacional imponga la detención de las operaciones. Al respecto, fundamenta su opinión con los escritos del Mariscal Humberto Castello Branco, ex presidente de Brasil: *“... Nao devem passar desapercibidas ao Governó é aos altos órgãos militares circunstâncias que fácilmente ocorrerão no caso de uma guerra sul-americana. Desencadeada a guerra, a Organizaçao dos Estados Americanos começará inmediatamente a promover a suspensão das hostilidades. Posiblemente, a luta será suspensa. E então, as condições de paz provavelmente não serão ventajosas para o beligerante que já cedeu militarmente, mesmo que a justiça da causa esteja de seu lado...”*⁽²⁾ Así, se procuraría alcanzar cambios fundamentales en la situación estratégica al obtener ciertos objetivos militares limitados, que el autor identifica como las provincias de Misiones y Corrientes, cuyo intento de recuperación militar causaría daños significativos a la población propia y sus bienes, ya que las operaciones de reconquista se desarrollarían en territorio argentino. Sin embargo, no toma en cuenta los enunciados de Clausewitz sobre los riesgos de adquisición territorial a ex-

pensas de un Estado fronterizo, que transforman en ilimitada cualquier proyecto de guerra limitada.⁽³⁾

En esta hipótesis, el enemigo desplegaría un esfuerzo primario, a través de Corrientes y Entre Ríos, para alcanzar la margen derecha del Paraná y cortar las comunicaciones con el interior, mientras con un despliegue secundario ocuparía Misiones y Corrientes para proteger su flanco y usarlas después como moneda de negociación. Esta maniobra terrestre se complementaría con una maniobra de envolvimiento marítimo, que implicaría el bloqueo del Río de la Plata para **“todo”** tráfico internacional. Sin embargo, entiende que esta hipótesis tiene varios factores de debilidad, que llevaría a la indecisión de las acciones de combate, cuyo análisis requeriría de un tratamiento muy extenso que escapa a la intención de este análisis.

HIPÓTESIS II “A”

Guerra Argentina – Brasil; ocupación de Uruguay, Paraguay y/o Bolivia

Partiendo de las limitaciones y desventajas del adversario para el desarrollo de la hipótesis anterior, el autor ve como un hecho inevitable la necesidad de utilizar el territorio de los Estados vecinos a la Argentina, y al respecto dice:

“... El más importante de esos territorios es claramente el de la Banda Oriental del Uruguay. Su posesión proporcionaría al atacante las siguientes ventajas:

- a) Una plataforma para la concentración de fuerzas a pequeña distancia del objetivo y punto de partida para operar ofensivamente sobre éste. No*

² CASTELLO BRANCO, Mariscal Humberto; *“Marechal Castello Branco, seu pensamento militar”*; Río de Janeiro, 1968

³ CLAUSEWITZ, Karl von; *“On War”*; L:I, C:1; Penguin Books Ltd., Londres, 1968, pg. 119.

representa un obstáculo mayor para los medios modernos la barrera fluvial del río Uruguay ...

- b) Una posición decisiva para el bloqueo del Río de la Plata y los puertos atlánticos argentinos. Si el enemigo detenta el dominio de la margen oriental del Plata podrá clausurar virtualmente el río y el tráfico que se efectúa por el mismo ... De igual manera, el territorio oriental servirá para extender el techo aéreo sobre las fuerzas navales que operen sobre los puertos atlánticos argentinos ...*
- c) Una posición de apoyo para las fuerzas de desembarco, destinadas a ejecutar la penetración en el litoral atlántico para el envolvimiento naval del núcleo argentino...*
- d) Una base para los medios de interdicción lejana del teatro de operaciones. Estos medios (aviación) pueden alcanzar Córdoba y todas las comunicaciones interiores del núcleo central...*
- e) Una retaguardia protegida... con la ventaja que esta retaguardia tiene comunicaciones eficientes por tierra y mar con el territorio enemigo...*
- f) La disponibilidad del espacio, infraestructura y recursos ajenos, sobre los cuales se ejercerán las respuestas con la inherente ventaja de que las destrucciones que se causen serán en el país uruguayo*

Con respecto a las posibles ocupaciones de Paraguay y/o Bolivia, el autor las considera poco probables, porque sus ventajas no serían decisivas, mientras que las desventajas serían muchas.

HIPÓTESIS II “B”

Guerra Argentina – Brasil; alianza de Uruguay, Paraguay y/o Bolivia con Brasil

La alianza de Uruguay con Brasil no alteraría significativamente las consideraciones de la hipótesis anterior. Estratégicamente hablando, para Argentina sería lo mismo. En cambio, cobran importancia los posibles frentes con Paraguay y Bolivia, por:

- a) Interrupción de las comunicaciones internacionales con el sector andino...
- b) Traslado del frente en profundidad dentro del territorio nacional...
- c) Dispersión en más de un frente del esfuerzo defensivo...
- d) Pérdida de la retaguardia segura y sus fuentes de producción...

En esta hipótesis el litoral atlántico al sur de la provincia de Buenos Aires y el acceso al Pacífico por Chile, serían las únicas vinculaciones con el exterior, transformando a la Patagonia en la verdadera retaguardia estratégica. Pero el autor la considera de muy poca probabilidad de ocurrencia, por la necesidad geoestratégica de equilibrio de Paraguay y Bolivia con los dos grandes del continente.

HIPÓTESIS III

Guerra Argentina – Brasil; alianza de Uruguay, Paraguay, Bolivia y Chile contra Argentina

Esta hipótesis es calificada por el autor como “...*absolutamente crítica...*”, y “...*aunque altamente improbable, es insoluble militarmente, al menos en las condiciones actuales...*” (se refiere a las condiciones de 1976, pero es válida la conclusión para la actualidad).

HIPÓTESIS IV

Guerra Argentina – Brasil; alianza de Uruguay, Paraguay y Bolivia con Argentina

Es la hipótesis más favorable, que ocasionaría a Brasil pérdidas territoriales a manos de los aliados de Argentina, reivindicando viejos despojos territoriales con raíces en la historia, y provocaría una reorganización general de las fronteras de los países de la región (lo que generaría nuevos problemas, pero que escapan al espectro de este análisis). El autor considera muy poco probable la ocurrencia de esta hipótesis.

Algunas apreciaciones en relación con las hipótesis consideradas

De diez puntualizaciones que hace el autor, vale rescatar lo siguiente:

1. *La República Oriental del Uruguay no podrá en ningún caso sustraerse a un conflicto armado entre Argentina y Brasil. Este destino es fatal y está determinado por su posición y por su potencial relativo. El problema principal consiste en que su territorio es un espacio decisivo, tanto para uno como para el otro, pero más aún para la Argentina que requiere imperiosamente para su seguridad elemental la ausencia de fuerzas hostiles en él. Quien lo posea tiene las mayores posibilidades de éxito, pero repetimos que este valor es mayor para Brasil. Por su escaso potencial relativo no puede sostener su neutralidad y por ellos los contendientes se verán ante la necesidad de ocuparlo para evitar que el otro lo haga. Su situación es parecida a la de Holanda y Bélgica*

en la primera mitad de este siglo. A la Argentina le conviene más que a nadie un estado poderoso en ese territorio...”

3. *El espacio crítico para la Argentina es el comprendido aproximadamente entre los ríos Iguazú, Uruguay, Plata y Océano Atlántico, o sea el que comprende a la República Oriental del Uruguay y el Estado Río Grande do Sul en Brasil. Solo desde allí pueden partir amenazas serias. Si este espacio estuviera neutralizado, la seguridad argentina quedaría prácticamente garantizada...*
9. *...La primera línea de defensa terrestre de Argentina está en la frontera con Brasil y el interior del territorio de los países vecinos, especialmente la República Oriental del Uruguay. Esta primera línea se prolonga en el mar, para asegurar la retaguardia de las fuerzas terrestres y sus comunicaciones exteriores ... Mucho más podría decirse sobre tan acuciante tema, ineludible para todo estadista, pero ello no pertenece a la competencia de la geopolítica sino a la conducción político-militar del Estado y sus órganos específicos...*
10. *No puede concluirse con estas apreciaciones sin hacer referencia al problema del arma nuclear. Es evidente que en poco tiempo más, tanto Argentina como Brasil serán capaces de obtenerla... Ninguno de los dos países puede permitirse aceptar que el otro la posea, porque tendría desastrosos efectos en el balance estratégico subregional...*

Las apreciaciones del autor eximen de comentarios adicionales.

CONCLUSIONES PROPIAS

Hasta aquí llega este análisis de un libro de autoría argentina. Desconozco si existe alguno similar de origen brasileño, pero no necesito la prueba. Basta con recordar los mentados “Plan Celeste” y “Plan 30 Horas”, de principios de la década de los años setenta (calificados al momento de su divulgación como simples ejercicios académicos de un curso de Estado Mayor), para no ser ingenuo.

Lo que es obvio es que las hipótesis de conflicto regionales sí existen, y no admitirlo sería esconder la cabeza en el pozo como el avestruz de la fábula. Tampoco hay que dramatizar su existencia. Es una función propia del pensamiento militar el imaginar el peor escenario, y planificar como sobrevivirlo primero y como ganar después. Es un proceso natural que se formulen hipótesis de conflicto y que se planifiquen operaciones militares a partir de ellas. Y hasta las hipótesis que puedan parecer en un principio descabelladas merecen ser desarrolladas en la teoría, para verificar la probabilidad de materialización y determinar los posibles cursos de acción, con sus aspectos tácticos y logísticos asociados. Entonces: ¿por qué no desarrollar nuestras hipótesis de conflicto que atiendan las hipótesis de conflicto de nuestros poderosos vecinos?

Los países de América Latina pasan por un período de estabilidad interna y con gobiernos en amplia mayoría de derecho y sólidamente consolidados. El relacionamiento político entre los Estados del continente es en general muy bueno, existiendo

procesos de integración en desarrollo con distintos grados de éxito, pero avanzando al fin. Los mandatarios han expresado con frecuencia la decisión de acudir a la solución pacífica de los diferendos, y para ello han firmado tratados y acuerdos para reconocer la validez de foros y tribunales donde dirimir las controversias. La solidaridad americana parece florecer por doquier.

Pero esa solidaridad no impidió que nuestras bicicletas fueran prohibidas en Argentina, que Brasil frene el ingreso de nuestro arroz, que un grupo de piqueteros hayan cortado el tránsito por los puentes binacionales y afecten la temporada turística bajo la pasividad de su gobierno, que el Canciller de Brasil reconozca la asimetría en su trato al Uruguay y al tiempo no haga nada por corregirlo. Puede que mañana esa solidaridad tampoco impida alguna aventura militar.

Debemos convencernos de una cosa: Uruguay no es Kuwait, no tiene petróleo ni material estratégico alguno que pueda provocar la reacción de EEUU, liderando una coalición internacional para evitar el despojo. Argentina y Brasil sí los tienen, y EEUU puede llegar a necesitarlos. Creo que la conclusión cae por su propio peso.

“...En el bosque de la montaña, el hurón se come la rata, el zorro se come al hurón, el lobo se come al zorro, el tigre se come al lobo, y el oso se come al tigre. Pero ni el hurón, ni el zorro, ni el lobo, ni el tigre, ni el oso se comen al pequeño puercoespín...”

Proverbio chino del siglo VI aC.



POR UNA ALTERNATIVA ENERGÉTICA NACIONAL

Ec. Pedro REICH

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

La situación de Uruguay respecto a su aprovisionamiento energético es conocida de larga data. Energía hidroeléctrica cuando hay agua suficiente en los embalses y electrotérmica como alternativa o complemento en épocas de sequía. A ello se agregan el petróleo y gas importados por lo referente a aplicación industrial, transporte, uso doméstico, calefacción y combustible para las centrales electrotérmicas.

Esta situación se caracteriza por:

a) generar una dependencia geopolítica y económica de Argentina, por lo que se refiere al aprovisionamiento de gas de ese origen y desde Bolivia o Perú vía Argentina. Los vaivenes de la capacidad de abastecimiento argentino y fluctuaciones de política general, energética y comercial en el rubro energético, hacen de esa dependencia y para provisión o transporte desde terceros, un riesgo difícil de soslayar.

b) El petróleo y gas natural licuado (GNL), presentan condiciones de adquisición según parámetros de relativa libre comercialización mundial. Si esto es cierto hasta cierto punto para el petróleo y sus derivados, presenta peculiaridades para el GNL, sea por lo ya expresado previamente referente a Argentina como por otros factores.

Debe ser licuado en origen y posteriormente regasificado en destino, incluyendo diversos procedimientos intermedios de transporte e impulsión. Dadas las escalas de producción de las plantas de regasificación (para GNL importado), costos del producto básico e infraestructura industrial y capacidad del transporte marítimo (metaneros), una planta a instalarse a estos efectos en territorio nacional deberá contemplar en su capacidad, condiciones de financiamiento y amortización la sumatoria de las demandas uruguaya y

parcialmente argentina. Esto último es delicado.

Si para Uruguay pudiera transformarse en un rubro neurálgico de su aprovisionamiento energético, para Argentina lo será de importancia menor. No obstante, representa la mejor opción -a corto plazo- para diversificar la matriz energética nacional. Esto es debido a que las fuentes de aprovisionamiento de GNL pueden reemplazarse con -cierta- facilidad en dependencia del precio, en contraposición al actual monopolio argentino de disponibilidad del producto y logística. Los costos de instalación y funcionamiento se repartirían previsiblemente en concordancia con la demanda planteada por cada uno de los dos mercados intervinientes. Hay que considerar que su instalación en la costa uruguaya implica un tácito reconocimiento argentino de la importancia de las costas, puertos y vías navegables orientales.

c) Las alternativas ecológicas, renovables, de proveniencia nacional como la leña, eólica, solar y biocombustibles, son técnicamente factibles aunque su aporte limitado tanto por las propias capacidades instaladas/instalables de generación, por las condiciones técnicas y de costos de aprovechamiento así como por otros factores a que se hará mención.

Sus costos actuales en consideración de todos los factores componentes siguen siendo poco competitivos para la mayoría de las aplicaciones, sobre todo las más exigentes en cantidad o tipo de energía. Sus aportes a la matriz energética nacional e internacional actual son reducidos y lo seguirá siendo así hasta que nuevos avances técnicos, previsiblemente no a muy corto plazo, modifiquen esta situación.

Cabe acotar que la hidroelectricidad “barata” se encuentra agotada en nuestro medio. Las propuestas minicentrales adi-

cionales de Centurión, Talavera, Paso Severino u otras del Noroeste técnicamente factibles, presentan una ecuación costo/beneficio inferior a las actuales hidrocentrales e incluso a la termoelectricidad. Tratándose de regímenes hídricos de cuencas interconectadas con las ya en explotación, toda disminución de capacidad en los ríos ya aprovechados repercutirá ineludiblemente, en aquellos otros en que se instalen las nuevas centrales. La falta de agua afectará en esta situación simultáneamente a todo el parque generador.

d) La energía atómica es parte de este dilema entre lo necesario, sus tiempos y recursos y lo factible. Esta fuente indudablemente nos generará amplias dependencias por lo que se refiere a equipos básicos y repuestos, recursos humanos calificados, combustible, patentes y controles externos. En casi todos estos aspectos la dependencia será casi total y permanente. La superación de varios de estos obstáculos, incluida la calificación de recursos humanos y capacidad técnica, hace que el horizonte de concreción de esta fuente pueda contemplarse en no menos de 10-15 años, en el mejor de los casos. En un plano estrictamente ecológico no son de despreciar los riesgos de uso y eliminación de los componentes radioactivos y la incidencia del descarte del agua de enfriamiento en zonas de instalación que pudieran no requerirlo para otros usos, debiendo desperdiciarlo previo enfriamiento o vertirse caliente en fuentes de agua naturales. Sus posibilidades requerirán de un consenso nacional y capacidad de decisión, organización y técnica que probablemente no existan aun a corto plazo en nuestro medio.

e) Respecto al carbón remitimos a las apreciaciones efectuadas en nuestro escrito “Energía y geoconomía”, en el N° 52 de Abril/06 de la Revista Naval, vinculado a la

posibilidad de aprovechamiento termoeléctrico para este fin, a partir de la infraestructura de un puerto de aguas profundas en la costa de Rocha. Se trata de una fuente de energía que, dados los actuales conocimientos geológicos no permite prever un abastecimiento nacional del combustible ni tampoco que la producción de energía sea todo lo medioambientalmente deseable. No obstante, contribuiría a diversificar la matriz electroenergética nacional y a agregar un justificativo más para la realización del puerto propuesto, presentando fuentes de aprovisionamiento de orígenes diversos, relativamente cercanos y no aptos a generar dependencias extraeconómicas.

f) En todo análisis energético nacional e internacional, hay aspectos importantes que afectan la capacidad de innovar. Se pueden resumir en Fiscalidad y Estatismo.

El primero se refiere a que toda o casi toda innovación y alternativa en el rubro energético pasa generalmente, por el filtro de su aptitud a generar ingresos fiscales iguales o superiores a los ya en curso o a no afectar exageradamente el presupuesto público. La rigidez del aparato fiscal impide que la autonomía energética o incorporación de innovaciones más baratas o ecológicas se realice a cuenta de una rebaja de ingresos públicos o aumento desmedido en el gasto de investigación, implantación productiva o subsidio al consumo.

La rigidez (estatismo), en cuanto a “quien” produce junto a la exclusión en nuestro medio de mecanismos de mercado para determinar precios al igual que competencia en lo que referente a transporte/transmisión, distribución e industrialización/procesamiento, repercute en una práctica eliminación del aporte privado nacional y extranjero en una o más de estas funciones.

Lentitud en toma de decisiones, atrasos tecnológicos, reducidas escalas de producción, comparativamente elevados costos y precios así como rigideces en el aumento de la oferta, son la consecuencia.

En resumen, las fuentes energéticas alternativas –en nuestro medio y casi universalmente hasta el presente– todavía efectúan un escaso aporte cuantitativo, están en una fase de investigación incipiente y presentan costos de generación superiores a las usinas tradicionales. Por ello y más allá de sus ventajas ecológicas, dependen para su desarrollo y aporte de subsidios privativos generalmente de estados financieramente muy solventes.

g) Cabe a esta altura formular la pregunta si a corto-mediano plazo (5-10 años), hubiera alguna fuente energética nacional, renovable, ecológicamente limpia, barata y apta a proveer abundante energía térmica y eléctrica en condiciones apropiadas a los intereses nacionales, públicos y privados.

Como aporte a esta interrogante sigue el análisis vinculado a la **GEOTERMIA**.

Como tal se entiende el aprovechamiento de la energía contenida en capas del subsuelo de nuestro planeta. Se trata del calor contenido en el material sólido o pastoso (magma) de las profundidades cuya capacidad termo-energética puede calcularse con relativa facilidad.

Su aprovechamiento consiste, básicamente, en obtener agua o vapor a temperaturas superiores a las disponibles en la superficie. Su ubicuidad es universal, abarcando todos los subsuelos terrestres y marinos. Su disponibilidad es prácticamente ilimitada desde la óptica vital del ser humano. Su aprovechamiento se da con mayor facilidad y a menor costo en zonas de fallas o fracturas geológicas no siendo este el caso del subsuelo uruguayo.

Son muchos los países con fallas geológicas que aprovechan hace tiempo este recurso tanto para generación termoeléctrica como -con temperaturas inferiores- para calefacción, ciertos usos industriales, agua termal y uso doméstico (México, Costa Rica, Islandia, Italia, EEUU, N. Zelandia entre otros).

Los factores para determinar su aplicabilidad a uno u otro destino lo da el volumen y temperatura del agua o vapor. En grado menor y a fin de determinar las características técnicas de aprovechamiento, se toma en cuenta la composición química, sobre todo del agua.

La clave para determinar la generalización del uso futuro de esta energía en particular para nuestro país, lo representa la posibilidad -en estudio experimental- de captar la energía a partir de zonas “sin” fallas geológicas, es decir de un subsuelo estable, “pasivo”, basáltico o sedimentario para el caso.

Alemania figura como avanzada, entre un escaso grupo de naciones embarcadas en el proceso de estudio de posibilidades de aprovisionamiento geotérmico, para aprovechar su carácter de fuentes limpias, renovables, de suficiente potencial y apta a ser generada por casi cualquier país. Como referente en este sentido: Centro Nacional en Geociencias en Potsdam, Alemania – Investigación en curso en Gross Schönebeck, cerca de Berlín.

La geotermia requiere para su aprovechamiento -entre otros factores- la existencia de un recinto o depósito permeable, absorbente, apto a facilitar el ingreso y flujo interno del agua inyectada, rodeado e inserto en una cámara impermeable que retenga el agua o vapor manteniendo la temperatura y presión.

En condiciones de movimientos geológicos naturales, fallas y fracturas o perfo-

raciones expresas, se libera naturalmente el líquido o vapor, ascendiendo a la superficie en caso de que la presión de expulsión lo permita. La descompresión por liberación y ascenso desde las profundidades produce cierto enfriamiento.

El agua emanante a temperaturas de más de aprox. 80°C es apta para aprovechamiento potable, termal, doméstico, en viveros, turismo y ciertas aplicaciones industriales.

Agua y vapor de hasta aprox. 150°C son aptos para uso industrial, calefacción y otros fines.

Finalmente, vapor a mas de 150°C con extremos de hasta 400°C es apto para lo anterior vía enfriamiento y generación termoeléctrica, complementando el generado por combustibles fósiles.

Cabe señalar la posibilidad de aplicación de intercambiadores de calor que posibiliten la transferencia de calor -insuficiente o gradualmente menor del agua o vapor- a sustancias de menor punto de vaporización. Una vez absorbido por estas, el calor necesario para vaporizarse sirve para impulsar el movimiento de las turbinas generadoras de electricidad, reemplazando el vapor de agua. Finalmente el agua enfriada se descarta en el medio o reinyecta al subsuelo.

El punto que más interesa a la investigación presente, particularmente en el Uruguay, es como obtener vapor o agua desde un subsuelo -estable- del cual hasta ahora solo se ha aprovechado energía en forma de agua termal de bajo gradiente térmico.

Dada la escala de calentamiento a medida que aumenta la profundidad de excavación, puede estimarse en 4.000-5.000 mts. la profundidad a alcanzarse en perforaciones para hallar vapor o contribuir a generarlo en condiciones de cantidad, presión y temperatura adecuados. Esta profundidad es factible de alcanzarse al pre-

sente dada la experiencia minera, petrolera y tecnologías disponibles. Excavando a adecuadas profundidades la energía geotérmica se encuentra en todas partes. Esto es así porque la temperatura se incrementa en 25-30°C por cada kilómetro de profundidad.

Los puntos relevantes que amerita investigarse son:

a) perfeccionar los mecanismos de determinación de las características del subsuelo

b) reducir costos de perforación en zonas geológicamente “duras”

c) descubrir zonas aptas del subsuelo que permitan:

- inyectar agua dulce y/o salada

- aprovechar y crear condiciones para circulación de agua a presión por zonas porosas, permeables y calientes del subsuelo

- permitir, una vez calentado o vaporizado el agua, que el aumento de presión por inyección y vaporización lo expulse a la superficie, a través de una abertura distinta a la de inyección.

En estos objetivos a alcanzar o perfeccionar resalta la prioridad de la tecnología requerida para “impulsar” el agua inyectada en las profundidades, dentro del recinto poroso e impermeable del subsuelo

hasta la boca de eyección a la superficie. Esto incluye:

- conocer los movimientos de las placas tectónicas subyacentes a fin de prever y si posible aprovechar sus velocidades y dirección

- generar artificialmente y aprovechar las vías subterráneas naturales existentes para circulación de los flujos líquido o gaseoso, facilitando su contacto con el entorno caliente de la profundidad y orientándolo hacia la boca de salida a superficie

Autoabastecerse de energía térmica, perenne, limpia, con distintos rangos energéticos, por tanto apta para múltiples aplicaciones (preferente pero no exclusivamente eléctrica), es un objetivo digno a incluirse en una política energética.

Cabe indicar que si los resultados a alcanzarse cumplan con las expectativas previstas, los costos de IyD previstos por algunos centros de investigación -aun superándose en márgenes relativamente amplios- harían rentable el propósito. Las inversiones previsibles -si los resultados lo justifican- son las más cercanos a las capacidades técnicas y financieras de muchas naciones que al presente no pueden competir en otros ámbitos técnicos (petróleo, gas, fisión, fusión, depuración del carbón).



UN ENFOQUE RACIONAL DEL FENÓMENO DE LA FRICCIÓN EN LA GUERRA

Capitán de Fragata (CG) Esteban Sebastián BERÓN PADRÓN



Egresó de la Escuela Naval en diciembre de 1986 como 1° de promoción. Siendo Oficial Jefe ocupó el cargo de Comandante del ROU 05 “15 de Noviembre” y Jefe del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Naval. Es Oficial de Estado Mayor egresado de la Escuela de Guerra Naval con el promedio académico más alto de su curso. Realizó el Curso de Estado Mayor para Oficiales Superiores (CEMOS) en la Escuela de Guerra Naval de Brasil. Es Licenciado en Sistemas Navales y Master en Sistemas Navales, título expedido por la Escuela de Guerra Naval de la Marina de Brasil. Posee diploma de Master in Business and Administration (MBA) otorgado por la Universidad Federal de Río de Janeiro (UFRJ).

INTRODUCCIÓN

*La Fortuna ciega el espíritu de los hombres cuando ella no quiere que se opongan a sus designios.
Maquiavelo*

Con el propósito de entender la naturaleza del fenómeno, sus orígenes y la manera como podría llegar a dominarse, este trabajo analiza la fricción en la guerra desde una perspectiva racional. En tal sentido, presenta una diferenciación de sus principales fuentes generadoras y distingue, dentro de cada una, algunos factores causales que actúan directamente sobre las acciones en combinación con el azar, verdadero catalizador de la fricción.

Cuanto mejor sea comprendido este fenómeno, más fácilmente podrán adoptarse las medidas para controlarlo (dentro de lo posible) y más conciencia se tendrá, que por su causa nunca deberá esperarse un alto grado de precisión en la ejecución de las operaciones.

Además de enfocar el aspecto “físico” de la fricción, en lo que respecta a las dificultades obvias del movimiento y maniobra de grandes masas, el análisis se concentrará sobre factores intangibles que, aunque no tan evidentes, son por demás interesantes y dignos de consideración debido a la relevancia profesional del fenómeno.

MARCO CONCEPTUAL

El fenómeno de la fricción existió desde que la guerra existe, pero es introducido como concepto en la teoría estratégica militar, tal cual hoy lo conocemos, a través del pensamiento del general prusiano Karl von Clausewitz.

En una carta que escribió a su esposa en setiembre de 1806, tres semanas antes de la batalla de Jena, lo describe por primera vez de la siguiente manera: “son los efectos de la realidad sobre las ideas e intenciones en la guerra”. Posteriormente tal con-

cepto sería mejor desarrollado y explicado en su obra póstuma “De la Guerra”, publicada en 1832.

A pesar que nunca escribió una definición concreta, ilustró generosamente el concepto teórico mediante ejemplos prácticos. Para Clausewitz: “en la guerra todo es muy simple, pero la más simple de las cosas es difícil” y toda “acción en la guerra es como un movimiento en un medio antagónico” (8: 86-87).

Otro pensador de la guerra más actual como Raymond Aron, se refiere a la fricción como “las incidencias que surgen en la acción, como consecuencia de un conocimiento imperfecto de los datos propios y del enemigo, de la resistencia de la maquinaria humana a los esfuerzos exigidos, de las imprecisiones espaciales o temporarias y de las dificultades logísticas para sustentar la fuerza” (3: 348).

Cuando Edward Luttwak analiza el empleo conciente de las fuerzas en las acciones de la guerra, también describe el mismo fenómeno: “hay otra clase de riesgo, no tan peligroso en sí mismo para cada unidad específica en determinado momento, pero quizás más comprometedor para la fuerza en su conjunto [...], que tiende a incrementarse con cualquier desvío de la simplicidad que representa un ataque frontal”. Después continúa dándole otro nombre: “Es el **riesgo de organización por fallas en la implementación**, o sea un fracaso [!] que no es provocado por la acción del enemigo, sino por colapsos, errores y demoras en el abastecimiento, la operación, el planeamiento y la conducción de las fuerzas” (9:10).

Alfred H. Burne, lo llama “suerte” (luck) y al referirse al mismo escribe lo

siguiente: “todos los pequeños accidentes imprevisibles durante una operación de guerra que, bajo el arbitrio de la suerte [!], tienden a degradar la performance e impedir el mejor resultado de la acción, son fricción” (6: 6).

Para Guillermo R. Delamer¹, “las fricciones [sic] comprenden en definitiva, todos aquellos factores que intervienen entre un plan y la ejecución del mismo., y ésta nunca refleja exactamente aquello que se planeó” (2: 132).

Una vez entendido el concepto surge una pregunta: ¿cómo se genera la fricción?

El autor contemporáneo Barry D. Watts, aclara las ideas al identificar, dentro de la obra de Clausewitz, ocho fuentes principales de fricción, que harán que el plan más simple se complique gravemente durante la guerra (12: 6):

- Rumores, informaciones obtenidas por espías o sensores remotos.
- Conocimiento incompleto del enemigo.
- Incertidumbre respecto a las capacidades y fortalezas propias.
- Incertidumbre causada por *fuerzas amigas*.
- Diferencias entre lo planificado y la realidad del escenario de batalla. La fuerza propia nunca es tan fuerte como aparece en el *papel*.
- Dificultades logísticas para apoyar a las *fuerzas propias*.
- La tendencia natural a abandonar lo planificado al enfrentarse a la realidad del terreno.

Considerando el conjunto de ideas vertidas por los autores antes mencionados, e integrando sus diferentes aspectos concep-

¹ El Contra Almirante (RE) Guillermo Delamer de la Armada Argentina es presidente del Consejo Académico del Centro de Estudios Hemisféricos «Alexis de Tocqueville» y autor de varios libros, entre ellos «Terrorismo en el mar». (<http://www.centrotocqueville.org.ar>)

tuales, es posible identificar al menos tres fuentes principales que son origen de fricción: la naturaleza humana, la información y el caos (o condición de sistema no-lineal que puede atribuirse a la guerra).

Sobre estas tres fuentes, y considerando que éstas incluyen innumerables factores potencialmente causales de fricción, se desarrollan los posteriores análisis.

ACEPTANDO EL OMNIPRESENTE AZAR

Otra aproximación no académica al concepto de fricción, es el popular adagio de la cultura occidental conocido como la “Ley Fundamental de Murphy”², que a *grosso modo* dice lo siguiente: “si algo tiene la posibilidad de salir mal, saldrá mal”.

¿Cuál es el motivo de que esta ley pseudo-científica sea tan aceptada universalmente? Clausewitz da una pista al respecto cuando escribe: “Esta enorme fricción que no está, como la mecánica, concentrada en ciertos puntos, en todos lados es puesta en contacto con el azar [!] y, por eso, acontecen incidentes imposibles de prever, pues su principal origen [!] es el azar”.

Cuando una de las fuentes generadoras mencionadas en la sección anterior, incide a través de factores causales sobre las acciones ejecutadas en la guerra, siempre lo hará bajo el gobierno del azar. Cualquiera que sea la causa que propició la fricción, éste estará siempre presente.

Para **dominar intelectualmente**³ el problema de la influencia de la fricción en los procesos bélicos, se debe comen-

zar por reconocer la existencia del azar o principio de incertidumbre general en la guerra. Este reconocimiento parece sencillo y sin embargo, no es fácil de conseguir, pues la formación académica básica de las personas, con frecuencia en la profesión militar, se inclina a profundizar más en las ciencias exactas o positivas que en las ciencias humanas o sociales, y el saber tiende a ser causal. Ante cada hecho consumado siempre se busca la relación causa-efecto que lo provocó, o entonces se pretende aplicar aquella definición del determinismo clásico que no excluye de por sí ningún campo de aplicabilidad: “cuando las mismas condiciones son establecidas en dos instantes diferentes y en dos lugares diferentes del espacio, los mismos fenómenos se reproducen, transportados solamente en el espacio y en el tiempo”. (1: 15)

Como se comprobará más adelante, tal afirmación no es válida en la guerra, pues ésta es un fenómeno extremadamente complejo, siendo más prudente aplicar la regla de Goethe que dice: “la experiencia corrige al hombre cada día”. En esa misma línea de pensamiento es útil recordar además las palabras del Barón de Jomini: “la guerra no es una ciencia exacta” o también su afirmación: “la guerra es un drama pasional”. Y el propio Napoleón Bonaparte dijo también: “la guerra es esencialmente un cálculo de probabilidades” (6: 7).

Por eso, aún cuando no sea fácil, es preciso reconocer y aceptar la existencia de ese aspecto incierto y desconocido que encamina caprichosamente el transcurso de los acontecimientos en la guerra, y que

² Esta ley fue creada por Edward A. Murphy, Jr., un ingeniero de desarrollo que trabajó, por un breve período, en experimentos con cohetes hechos por la fuerza aérea de los Estados Unidos de América en 1949.

³ Entiéndase conocer, comprender, valorar el fenómeno tal cual es.

constituye la propia sustancia de la fricción: eso que se conoce como azar.

ANATOMÍA DE LA FRICCIÓN

Es indudable que cuando acontece un fenómeno de fricción que se opone a una intención o idea de acción, existe un “factor causal”. Ese factor derivará al menos de una de las fuentes generadoras de fricción ya mencionadas⁴. No obstante, *a priori* se desconoce la ley que rige este factor y por lo tanto no es posible predecirlo.

Estas circunstancias no son ajenas a la ciencia, de hecho son abundantes, y reciben el nombre de “imponderables”, su naturaleza no es totalmente desconocida y su influencia es percibida, lo que realmente no se sabe son los detalles específicos del “factor causal” en un determinado momento, y por lo tanto se desconoce el alcance de sus consecuencias (7: 85).

Para ilustrar con un ejemplo, considere el disparo de un cañón por un grupo de artilleros. Ellos dominan su arma, poseen muy buen entrenamiento teórico y práctico, sin embargo, saben que la trayectoria teórica calculada del proyectil no se dará exactamente en la realidad. Una explicación *que podría* darse a esto es que, por imperfecciones de sus instrumentos, no pueden precisar la influencia de la densidad del aire en las diferentes capas de la atmósfera. La información disponible (una de las fuentes de fricción ya mencionadas) fue insuficiente.

En este caso la fricción no se identifica directamente con la naturaleza del factor causal (densidad diversa de la atmósfera), sino con su ponderabilidad.

Supongamos que el avance de la tecnología diese una solución a aquellos artille-

ros para el problema de la ponderabilidad de tales factores causales, ¿sería eso suficiente para establecer una Ley que permitiese predecir la fricción? Lamentablemente no, porque existe todavía otro tipo de circunstancias más allá de los imponderables que propicia la fricción: la influencia directa del azar.

La ciencia también se interesa en este tipo de factores y los denomina incognoscibles o “desconocidos”. Son fenómenos inciertos en los cuales la incertidumbre es superior a la que se podría esperar de los imponderables. Es el caso de la propia guerra, en que existe una incertidumbre general y una situación caótica, no explicable por cuestiones de ponderabilidad e imprevisible en su estado final (7: 86).

Otra forma posible de clasificar los factores causales de la fricción es definirlos como “circunstanciales” y “extra-circunstanciales”. En el ejemplo del tiro de artillería es evidente que la acción se desarrolla en una situación perfectamente definida, con referencias inamovibles para el problema a resolver y regidas por fórmulas matemáticas que relacionan distancias y ángulos concretos. Estos factores son circunstanciales y se asimilan a los imponderables porque podrían ser teóricamente controlados. Pero existen además situaciones extrínsecas que pueden hacer incierta la acción del tiro en cada momento, como por ejemplo, la súbita incapacidad de la dotación por miedo o muerte, o la inutilización del material por el enemigo. No tienen relación con el propio tiro, pero afectan seriamente la acción (producen fricción). Estos factores son “extra-circunstanciales” con relación al tiro, pero son “circunstanciales” con relación a la guerra, que integra múltiples situaciones de variada naturaleza.

⁴ Recuérdese que eran: la naturaleza humana, la información y el caos.

Dado que los factores circunstanciales imponderables podrían ser “teóricamente calculados y controlados”, como ya fue mencionado, surge otra vez la misma pregunta: **¿sería posible establecer la ansiada Ley de la Fricción para la guerra?** La respuesta es otra vez no, porque así como fueron identificados factores “extra-circunstanciales” en el ejemplo del tiro, podrían también ser identificados factores de este tipo en la guerra en general.

Cuando se coloca un cañón en posición y se elige un blanco, se está creando una situación rigurosamente clara de manera consciente y voluntaria, que está perfectamente diferenciada en su propia realidad con parámetros conocidos y controlables.

Pero en la guerra, generalmente, las situaciones no son creadas de manera consciente, pues simplemente acontecen e inmediatamente se intentan valorar lo más objetivamente posible, siendo habitualmente muy difícil garantizar una diferenciación rigurosa en el contexto de su realidad, y menos aún identificar cuáles son sus parámetros variables y controlables. Ejemplos prácticos: la entrada imprevista de un tercer país en un conflicto que rompa una alianza, una inesperada crisis política - económica que afecte severamente el poder nacional, o una súbita catástrofe natural que modifique el escenario de las acciones.

Estos factores causales de fricción son “extra-circunstanciales” pero al mismo tiempo son del tipo “desconocido” o incognoscible, por la profunda incertidumbre que antecede a su incidencia, pues la casualidad no interviene en su ponderabilidad sino en su misma naturaleza.

A continuación se consideran en particular las tres principales fuentes generadoras.

LA NATURALEZA HUMANA COMO FUENTE DE FRICCIÓN

Cuando Clausewitz presenta el concepto de fricción alude a la naturaleza humana con especial destaque: “El batallón siempre estará compuesto por determinado número de hombres, de los cuales, hasta el más insignificante puede provocar atrasos y hasta irregularidades [!], si así lo quisiera el destino [!]”. El “destino” aquí es el azar omnipresente, la incertidumbre. la *Fortuna*; por otro lado el atraso y las irregularidades son la propia fricción.

Después agrega: “El peligro que la guerra trae consigo y el esfuerzo físico que exige, aumentan de tal modo este mal [fricción], que pueden ser considerados sus principales causas [!]” (8: 87).

Coincidentemente, el Almirante Roberto Pertusio se refiere a este tópico de la siguiente manera: “La naturaleza humana es, creemos, el gran protagonista de la fricción, por fatiga, impericia, temor, etc.” (11: 106)

Barry D. Watts también concuerda cuando escribe que, dentro de los factores generadores de la fricción, el impacto que ocasiona el peligro y los efectos del esfuerzo extremo, afectan la habilidad de pensar y actuar en combate, siendo poderosos factores generadores de fricción (12: 19).

El hombre es el sujeto, agente y objeto de la guerra, él la origina, la conduce, la ejecuta y la termina. La guerra no es nada si no está referida al hombre, y más que a él a su subjetividad. Esta subjetividad es la que pone en evidencia la diferencia importante que existe entre el vencedor y el ganador de una guerra. Muchas veces, al final de un conflicto, es fácil identificar al vencedor, pero el verdadero ganador resulta con frecuencia más difícil de definir. Tal vez por eso la guerra como fenómeno social tenga tanta continuidad histórica.

Las apreciaciones convencionales del ser humano que definen los vocablos de derrota o victoria, perjuicio o beneficio, bien o mal, justo o injusto, pueden estar basadas en valores humanos (factor generador para este caso) y su eventual escala de orden jerárquica. Esta escala de valores se ve drásticamente alterada durante la guerra. Las situaciones límite que la persona puede llegar a vivir en combate hacen que ocurran variaciones más o menos importantes en el orden de sus valores. La indeterminación de los valores humanos en la guerra, produce incertidumbre en la reacción del combatiente y confusión, propiciando la fricción. El azar, como señala Clausewitz cuando menciona al “destino”, necesariamente interviene, no en la naturaleza del factor, sino en su ponderabilidad.

Del modo como fueron clasificados los factores en su relación con el azar, el ejemplo de los valores humanos en la guerra es un “imponderable circunstancial”, de carácter indomitable por no ser mensurable ni gobernable, pero susceptible de previsión y modificación inteligente por el hecho de no ser totalmente desconocido. Clausewitz percibe la existencia de un “remedio” para estos casos y escribe lo siguiente: “Pero, ¿no habrá ningún lubricante capaz de disminuir esta fricción? Solo uno, [...] es la habituación de un ejército a la guerra. El hábito da resistencia al cuerpo para un gran esfuerzo, a la mente durante un peligro grave, a la capacidad de discernimiento contra las primeras impresiones. Con él, una valiosa circunspección es ganada a todos los niveles de patentes, desde el húsar⁵ y el

tirador hasta el general de división, lo que facilita [!] la tarea del comandante en jefe.” (8: 89)

Sin dudas que la experiencia o el adiestramiento facilitan la tarea del comandante al reducir la fricción generada por factores de naturaleza humana dentro de la propia fuerza, pues el combatiente estará mejor preparado ante acontecimientos imprevistos.

Una vez más, según este caso, podría pensarse en la posibilidad “teórica” de establecer una Ley basada en causas conocidas⁶, pero la imponderabilidad de los factores bajo la influencia del azar, toma inútil cualquier tentativa.

LA INFORMACIÓN COMO FUENTE DE FRICCIÓN

En la preparación, la planificación, la ejecución y la terminación de las guerras, la información constituye el fundamento de todas las ideas, decisiones y acciones. Clausewitz escribe al respecto: “Consideremos la naturaleza de este fundamento [información], la poca confianza que merece, las alteraciones que sufre, y luego sentimos como es peligroso el edificio de la guerra, como puede fácilmente desmoronarse en escombros y enterrarnos bajo sus ruinas” (8: 84).

En realidad, la naturaleza de la información no es precisamente incierta. Lo que es incierto a veces es su presentación, o más precisamente su contenido erróneo o insuficiente.

Clausewitz continúa: “Gran parte de la información obtenida en la guerra es contradictoria, y es falsa una parte mayor toda-

⁵ Soldado de caballería ligera.

⁶ Las causas provienen de la naturaleza humana y sus factores generadores, como el caso de los valores humanos, en contraposición se presenta la solución teórica recomendada por Clausewitz, basada en la experiencia.

vía, y la mayor parte, por lejos, es de carácter dudoso, lo que exige de un Oficial un cierto poder de discriminación [...] y una buena capacidad de discernimiento” (8: 84).

Felizmente, un cierto equilibrio se consigue como resultado de la natural contradicción de las informaciones, permitiendo que la experiencia sirva como guía para la toma de decisiones. Clausewitz nuevamente lo menciona y agrega la casualidad: “Es mucho peor para el hombre inexperto, cuando el azar [!] no le presta ese servicio, si un informe confirma al otro y le da veracidad, o lo aumenta, [...] hasta que la necesidad nos fuerza a tomar con urgencia una resolución, que luego se descubrirá ser locura y que todos esos informes era solo mentiras, exageraciones, errores, etc.” Más adelante continúa: “Esta dificultad en ver las cosas correctamente, que es una de las grandes fuentes de fricción en la guerra [!], hacen que las cosas parezcan muy diferentes de lo que sería de esperar.” (8: 85)

Después de esto, es posible ver el problema desde un punto de vista diferente.

Para el economista y Premio Nobel, Friedrich von Hayek, “los seres humanos perciben, interpretan y entienden la información tomando decisiones que reflejan la forma de ver el mundo que cada uno tiene. En términos de la moderna psicología, la racionalidad de los individuos está limitada por factores como su experiencia, preconcepciones, educación y emociones” (4: 1248-66).

Como resultado de eso, dos personas pueden ver una misma situación y sacar conclusiones completamente diferentes, optando por líneas de acción diferentes según sus propios intereses.

Con la información pasa algo similar a lo que ocurre con la naturaleza humana, es inseparable de la guerra pero además es absolutamente necesaria, todos los esfuer-

zos por conseguirla serán pocos. Sin embargo, no se puede presuponer que tenga un valor determinado, porque con frecuencia defraudará. Las decisiones deberían liberarse de la esclavitud informativa con respecto al enemigo y basarse en las posibilidades propias (que también es información pero es más confiable) considerando solo los hechos y no las ideas que puedan aparecer contenidas en la información que se recibe.

Por ejemplo, durante la 2ª Guerra Mundial, cuando tuvo lugar la Operación Overlord, Hitler sabía de la inminencia de un desembarco aliado en Europa, pero confió en la idea de que sería ejecutado a través del estrecho de Calais. Por su orden, un ejército capaz de contener tal asalto anfibio permaneció destacado en la zona de Calais, mientras los aliados desembarcaban con menor oposición en Normandía. Aunque prematuramente Hitler pudiese haber entendido tal desembarco como una finta o demostración anfibia, no debería haber perdido de vista que era un hecho consumado, y pese a que pudiese ser secundario al inicio, se tornaría principal una vez que fuese ejecutado con éxito.

Una buena flexibilidad en los planes, que permita modificar objetivos y efectos deseados sin alterar el concepto general de las operaciones, parece ser la mejor arma para oponerse a los efectos dañinos que esta fuente de fricción genera.

EL CAOS COMO FUENTE DE FRICCIÓN

La moderna teoría del caos abarca el estudio científico del comportamiento de los sistemas no-lineales. Los sistemas lineales son aquellos en los cuales un determinado cambio en su entrada genera un cambio proporcional y previsible en su sa-

lida. También cumple la condición de que la suma de sus partes equivale a su total. Conociendo las entradas de estos sistemas es posible pronosticar o predecir la salida, porque pueden representarse mediante ecuaciones o fórmulas matemática más o menos complejas.

En contraste, los sistemas no-lineales o caóticos, se caracterizan por incluir complejas realimentaciones en su estructura, que producen grandes cambios a la salida como consecuencia de pequeñas variaciones en los valores de entrada. En la práctica, nunca son periódicos porque su comportamiento nunca se repite, ni son fortuitos porque su estado final depende estrictamente de las condiciones iniciales. Un ejemplo clásico de sistema no-lineal es la predicción del tiempo (clima).

Estos sistemas pueden representarse a través de modelos matemáticos, pero de una complejidad tal que hacen imposible su manipulación sin asistencia de un computador. No obstante, las salidas del sistema son tan sensibles a las variaciones más insignificantes en la entrada que no pueden preverse con total confiabilidad. Aquí entra en juego nuevamente el problema de la ponderabilidad, ya considerado en párrafos anteriores.

Caos no implica desorden. Estos sistemas pueden ser estables o inestables, según presenten una irregularidad particular permanente dentro de ciertos límites o varíen constantemente su comportamiento o naturaleza ante cambios en la entrada. Aunque no sea posible asegurar una predicción exacta de la salida de un sistema no-lineal, la teoría del caos brinda herramientas que permiten establecer límites concretos de variación para su comportamiento.

Según Alan Beyerchen, el propio Clausewitz percibió la naturaleza caótica de la guerra cuando reflexiona sobre la interrelación entre el azar y las probabilidades, la fricción y la niebla, y la dinámica de enfrentar a un enemigo sometido a estas mismas fuerzas, que piensa y reacciona independientemente (5: 54-60).

Después de mencionar la trinidad profana (pueblo - general - gobierno) y su importancia dentro de la teoría de la guerra, Clausewitz agrega: “El problema es, pues, que la teoría se mantenga de cierto modo en posición entre estas tres tendencias [!], como entre tres polos de atracción” (8: 49). Esa ilustrativa representación gráfica de un péndulo entre tres imanes es un clásico experimento físico de la teoría del caos, donde aquel se mantiene girando y oscilando bajo padrones imprevisibles. Intentar reproducir dos veces un mismo movimiento es prácticamente improbable (5: 69-70).

¿Por qué puede considerarse la guerra como un sistema caótico? Porque los individuos que constituyen el fenómeno⁷ tiene una interacción compleja entre ellos, y constantemente reaccionan diferente de manera individual y colectiva ante complejas entradas externas al sistema. Estas interacciones ocurrirán a diferentes niveles.

Por ejemplo: si un grupo de combatientes se ve amenazado por un avión bombardero su reacción inmediata será dispersarse. En este caso, la amenaza es única y la reacción surge de manera natural y espontánea. El ejemplo es muy simple y podría asimilarse a un sistema lineal. Pero si en este escenario tenemos que aquel grupo de soldados se está enfrentando al mismo tiempo contra una fuerza terrestre, entonces la reacción natural de dispersarse ante el bom-

⁷ La guerra no existe sin el Hombre y sus excesos pasionales.

bardero no es adecuada, pues los pone en desventaja táctica ante la segunda amenaza. El comandante se encuentra ante un dilema como consecuencia de la combinación de entradas al sistema. No obstante, la guerra real es aún más compleja. El comandante no solo enfrenta al enemigo, sino también a sus propias emociones, sus objetivos, sus preconceptos, sus experiencias pasadas, la difícil coordinación con fuerzas amigas, el clima adverso, el cansancio, el hambre, la falta de sueño, etc., etc.

La complejidad del sistema aumenta con el número de interacciones críticas que es posible inferir entre sus entradas; la mínima variación en sus valores puede causar efectos desproporcionados en relación a la salida, consecuencias que se traducen en hechos de la realidad no deseados e imprevisibles (fricción).

Entonces, si consideramos a la guerra como un proceso caótico, la teoría del caos indica que no es posible predecir su futuro con total confiabilidad o precisión, aún cuando fuera posible desarrollar un modelo matemático para su representación.

Una forma de atenuar los efectos causados por esta condición particular de la guerra y que con mucha frecuencia se convierte en fuente de fricción, puede ser la descentralización de la toma de decisiones. Dotar a los mandos medios de autoridad y libertad para tomar decisiones que se adapten a lo imprevisto de las circunstancias puede disminuir las situaciones contradictorias o severamente desventajosas.

LAS PROBABILIDADES DE LA FRICCIÓN

La experiencia en combate ha servido para fijar normas de comportamiento y de acción que faciliten la victoria o al menos minimicen los daños en la guerra. Esta ex-

periencia, una vez comprobada su eficacia, se transforma en doctrina militar y es adoptada por el combatiente como una ley probable, aunque nunca rigurosa. Por eso la doctrina es solo una guía, una manera de ejecutar las acciones con alta probabilidad de éxito, pero nunca será un dogma infalible ni una fórmula mágica.

Cuando se observa una partida de ajedrez puede percibirse que contiene toda clase de estrategias y tácticas, tal cual ocurre en un verdadero choque entre dos ejércitos; sin embargo en dicho juego, las leyes de la acción y de la teoría coinciden exactamente con la realidad. La "doctrina" (reglamento, jugadas estudiadas, aperturas, defensas, celadas, etc.) es aplicable como ley rigurosa, la teoría del juego coincide con las circunstancias sobre el tablero, solamente el talento o los errores de los jugadores harán la diferencia.

La victoria o la inexorable derrota de cualquiera de los contendores se resumirá, la mayoría de las veces, a un cálculo matemático más o menos complejo a partir de una determinada posición decisiva de las piezas. Esto ocurre porque la fricción no está presente en las acciones del juego, al menos sobre el propio tablero, aunque podría generarse en la mente del jugador. Este ejemplo de características lúdicas difiere mucho de la realidad de la guerra, donde el azar da una y otra vez los factores generadores de fricción sobre cada acción que se pretende ejecutar.

¿Puede realmente establecerse un grado de probabilidad para la fricción en determinadas circunstancias? Al considerar una situación ideal de guerra abstracta que conduzca siempre a un único resultado, entre dos igualmente posibles, entonces el factor de probabilidad sería 0,5. Pero en la guerra real, cada circunstancia será una situación diferente, donde las probabilidad-

des favorables o desfavorables, serán variables y múltiples para cada caso concreto, e indeterminables de un modo general. Esta indeterminación es producto del azar, actuando a través de factores causales tipo “extra-circunstanciales” y “desconocidos”, como ya fue mencionado.

El punto de vista “circunstancial” de las causas de la fricción es el único que permite intentar un pronóstico del fenómeno. No obstante, no es posible atribuirle un valor absoluto y aunque pueda dar una idea general de las cosas que se deben prever para evitar la fricción, no aporta mucha claridad sobre las causas que finalmente la desencadenarán. Esto se debe a la imposibilidad de ponderar aceptablemente tales factores, pues aunque sean conocidos, lo son solo en parte.

REFLEXIONES FINALES: LA LEY IMPOSIBLE

De poco sirve conocer teóricamente todos los elementos que influyen en las causas de la fricción, si en la realidad no es posible captarlos completamente ni relacionarlos con fórmulas o ecuaciones matemáticas. Como ocurre en las ciencias, sería preferible conocer la ley o circunstancia compleja a que un fenómeno responde, que solo diferenciar los elementos simples que lo integran. Estos elementos, que se manifiestan a través de los factores causales no son desconocidos, sin embargo tal conocimiento es incompleto y no coloca a nadie en posición de dominar intelectualmente el fenómeno de la fricción.

Cuando se consideran aquellas causas conocidas que se clasifican como “imponderables” o “circunstanciales”, *a priori*, surge como posible el establecimiento de una ley que permita prever o predecir la fricción. Pero al continuar analizando más

profundamente otras causas, se percibe que tal posibilidad es un espejismo. Existen muchos elementos cuya naturaleza es tan incierta, que son clasificados como “desconocidos” o “extracircunstanciales” y que escapan por completo de control.

Para hacer las cosas más fortuitas todavía, el azar está presente en la propia naturaleza del combate e incide sobre todas las acciones a través de tres fuentes principales de fricción: la naturaleza humana, la información y la condición caótica del fenómeno guerra.

Para reducir los efectos de la fricción y de acuerdo con las fuentes generadoras analizadas, debe considerarse la necesidad de: un buen adiestramiento militar que prepare al combatiente para enfrentar duras condiciones sin perder su capacidad de pensar y actuar adecuadamente, contar con planes de operaciones flexibles que no se tornen rápidamente obsoletos ante las primeras decepciones que la información provoca y descentralizar, dentro de lo posible, la toma de decisiones en el terreno, buscando conseguir una pronta adaptación a los cambios imprevistos en las circunstancias del combate.

Mientras tanto, el fenómeno de la fricción siempre existirá y la conducción de la guerra continuará siendo un arte.

BIBLIOGRAFÍA

1. ALBERTO, Álvaro. Al margen de la ciencia. Tomo I, Imprenta Naval, Río de Janeiro, 1960.
2. ALONSO, Rodolfo. et al. Estrategia, teoría y práctica. Escuela de Guerra Naval del Instituto Universitario Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1998.
3. ARON, Raymond. Penser la guerre, Clausewitz. Bibliothèque des Sciences Humaines, Editions Gallimard, França, 1976.
4. AXELROD, Robert. Structure of decision.

- Princeton, NJ.: Princeton University Press, USA, 1976.
5. BEYERCUEN, Alan. Clausewitz, nonlinearity, and the unpredictability of war. *International Security Review* 17/3/93, USA, 1993.
 6. BURNE, Alfred H. *Art of war on land*. Military Classics, 4^o edition, Stackpole Books, Pennsylvania, USA, 1966.
 7. CANO, Luis. *Introducción al estudio racional de la guerra*. Colección Mundo Científico, serie castrense, Editorial Nacional Madrid, 1964.
 8. CLAUSEWITZ, KARL VON. *Da guerra*. [S.l.], Publicações Europa-America lb 330, Edição N°40 830/3237.
 9. LUTTWAK, Edward N. *Strategy, the logic of war and peace*. 4^o edition, Belknap Press, Harvard University USA, 1995.
 10. MEYERS, George J. *Strategy*. Byron S. Adams Editors, Washington, USA, 1928
 11. PERTUSIO, Roberto Luis. *Estrategia Operacional*. 28 edición, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2000.
 12. WATTS, Barry. *Clausewitzian friction and future war*. Publicación Electrónica, revised edition, Institute for National Strategy Studies, National Defense University, Washington, USA, 2004. Disponible en: <<http://www.clausewitz.com/CWZHOME/Watts3/Watts-Friction3.pdf>>.



LOS CONVENIOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL COMO MARCO JURÍDICO PARA EL DESEMPEÑO DE LAS FUERZAS ARMADAS AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD

Escribana (Eq. Capitán) María del Rosario Rodríguez Cuitiño



Es Escribana Pública y Procuradora, egresada de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la UDELAR en 1992. Dentro de las Fuerzas Armadas prestó funciones en el Servicio de Retiros y Pensiones de las Fuerzas Armadas y en la Asesoría Letrada del Comando General de la Armada-Prefectura Nacional Naval. Desde 1991 se desempeña en el Ministerio de Defensa Nacional-Asesoría Notarial, habiendo sido designada en el cargo de Procurador y luego como Asesor. Actualmente, es Jefe de la Asesoría Notarial de la mencionada Secretaría de Estado. Es docente de la asignatura Introducción al Derecho en la Escuela Naval e integra la Cátedra de Derecho Internacional Público del Curso de Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval y ha dictado clases de Protocolo, Ceremonial y Etiqueta en la Escuela Naval, en el V/E “Capitán Miranda” y en la Escuela Militar Aeronáutica. Es diplomada como Asesor en Defensa en el Instituto Jurídico de Defensa del Ministerio de Defensa Nacional y graduada en el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa de la Universidad Nacional de Defensa de EE.UU en Estrategia y Políticas de Defensa. Diplomada en Alta Dirección Pública en ONSC, habilitante para ocupar cargos de nivel gerencial dentro de la Administración Pública, donde elaboró el proyecto de investigación: “Cómo mejorar la gestión en la función de Asesoría”. Conferencista en la Jornada de Convenios realizada en el Ministerio de Defensa Nacional-Asesoría Notarial y miembro de la delegación oficial en Estados Unidos de América y República Dominicana, participando en diferentes eventos relacionados con la defensa. Realizó estudios de Abogacía y varios cursos en el área jurídico-notarial, defensa, relaciones civiles-militares, derecho internacional, reforma del Estado, así como el Ejercicio Anual Académico de Estrategia Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales.

INTRODUCCIÓN

Este artículo pretende transmitir las experiencias obtenidas a lo largo de varios años de trabajar en materia de contratos y convenios nacionales e internacionales,

suscritos por el Ministerio de Defensa Nacional con instituciones civiles y militares, nacionales y extranjeras, comprendiendo bajo esa denominación aquellos que involucran a la Secretaría de Estado, así como también a las Unidades dependientes

del Ministerio de Defensa Nacional y Fuerzas Armadas (Ejército, Armada y Fuerza Aérea). El tema será abordado desde una perspectiva jurídica, a la vez de considerar su relación con la comunidad.

En el área de la actividad estatal, encontramos convenios suscritos en el marco de cooperación y amistad existente entre todos los organismos del Estado, quienes comparten el desafío de cumplir sus misiones con los limitados recursos con los que cuenta nuestro país. El problema se da muchas veces en la práctica, a la hora de definir el marco jurídico para su actuación, en especial, en materia de utilización de los recursos.

Dado la limitación de los rubros estatales ha sido necesario crear medios alternativos que optimicen los recursos humanos y materiales asignados a las dependencias del Estado, entre ellas, las Fuerzas Armadas. De este modo han surgido áreas de trabajo, en las cuales las Fuerzas Armadas han podido volcar la capacidad profesional de sus recursos humanos y la disponibilidad de sus medios materiales, en aras de satisfacer objetivos que importan al Estado como uno solo y por ende a la sociedad. Esta vinculación de las Fuerzas Armadas en actividades al servicio de la comunidad comenzó a darse a través de acuerdos verbales, habiendo evolucionado a través del tiempo hacia la forma de acuerdos elaborados por escrito.

Así comenzó a crecer en los últimos quince o veinte años, el número de convenios entre las Fuerzas Armadas con otros actores de la actividad nacional, a efectos de compartir los medios materiales y humanos con un determinado interés u objeto común, trasladando aquéllos para prestar un servicio a la sociedad. Por lo tanto,

el convenio ha sido el medio para la interacción social y en muchos casos la persona ha sido el destinatario final.

Mediante la suscripción de convenios, las Fuerzas Armadas, a la vez de cumplir algunas de las tareas asignadas legalmente, complementan sus recursos materiales y humanos con recursos de otra entidad, utilizando esa masa crítica en actividades específicas beneficiosas para el Estado. Estos convenios constituyen entonces, instrumentos de cooperación en el plano nacional, orientando el uso de los medios militares como herramienta interna del Estado.

MARCO TEÓRICO Y JURÍDICO

Analizado el tema desde una perspectiva jurídica, es necesario referirnos a los conceptos de “convenio”, “contrato” y “tratado”. El Código Civil uruguayo define al contrato como una *“convención por la cual una parte se obliga para con la otra, o ambas partes se obligan recíprocamente a una prestación cualquiera, esto es, a dar, hacer o no hacer alguna cosa”*¹, no existiendo, pues, una definición jurídica en cuanto a convenio.

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española dicho vocablo significa *“Ajuste, convención, contrato”*². A su vez, en la conferencia dictada por la Asesoría Notarial del Ministerio de Defensa Nacional en mayo de 2002, en la I Jornada de Convenios denominada “Convenios a Suscribirse por los Distintos Programas del MDN”, se lo menciona como *“Acuerdos formalizados y celebrados entre organismos estatales y/o entre éstos con instituciones, Gobiernos extranjeros y Organismos Internacionales, en los cuales coinciden dos o más voluntades*

¹ Código Civil Uruguayo, art. 1274, Edición, año

² Diccionario de la Real Academia Española, 22ª Edición, 2001

*generando obligaciones o prestaciones entre las partes intervinientes”*³.

A la luz de estas definiciones, podemos decir entonces, que un convenio es similar a un contrato en cuanto refiere a un acuerdo con prestaciones de una o dos partes, pero se diferencia de él en cuanto en el convenio existe el ánimo de cooperación o un beneficio que comúnmente no es comercial, no se prevén sanciones por incumplimiento excepto la rescisión, así como tampoco cláusulas penales y multas. La presencia de voluntades no contrapuestas en un convenio es el elemento diferencial entre convenio y contrato. Por ende, no se dará el conflicto de intereses.

Podemos incluir dentro de las definiciones mencionadas, otro grupo de convenios como son los Tratados y Memorandos de Entendimiento. Respecto del significado de la palabra tratado, la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, del 23 de mayo de 1969, establece que este es *“un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular”*.⁴ Por lo tanto, el tratado es un acto jurídico internacional y que el Estado uruguayo está obligado a respetarlo y cumplirlo. Dicha Convención fue aprobada en nuestro país por el Decreto Ley 15.195 de 19 de octubre de 1981.

Con relación a la jerarquía normativa del tratado, cabe decir que una vez ratificado por el Poder Legislativo mediante una ley, el tratado integra el derecho interno, en la categoría de legislación, posición que es sustentada por la doctrina nacional. Así lo establece el Doctor Héctor Gros Espiell: *“...Después de analizar toda la doctrina y la jurisprudencia sobre el tema, he dicho en mi libro ‘La Constitución y los tratados internacionales (1963)’: ‘Desde el momento en que un tratado internacional entra en vigencia tiene con respecto al ordenamiento jurídico uruguayo una jerarquía equivalente a la de una ley’”*, añadiendo: *“...Esta posición respecto de la jerarquía de los tratados ratificados en el Derecho Interno uruguayo tampoco es motivo de polémica. En el Uruguay es aceptada pacíficamente”*.⁵

La Constitución contiene una norma aplicable a los tratados internacionales, estableciendo que en los tratados internacionales que celebre la República propondrá la cláusula de que todas las diferencias que surjan entre las partes contratantes serán decididas por el arbitraje u otros medios pacíficos⁶. Esto significa que en los convenios, del punto de vista internacional, aplicando los principios filosóficos-políticos contenidos en la norma superior, el Estado uruguayo procurará siempre la solución pacífica de las controversias y el arbitraje, siendo éstos la base de la política exterior del Uruguay y de su diplomacia

³ Conferencia dictada por la Asesoría Notarial del Ministerio de Defensa Nacional en la “I Jornada de Convenios a suscribirse por los distintos Programas del MDN”, mayo de 2002, Ministerio de Defensa Nacional.

⁴ Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, artículo 2, párrafo 1, literal a).

⁵ Revista “Simposio sobre la Implementación del Derecho Internacional Humanitario en la República Oriental del Uruguay”, Ministerio de Relaciones Exteriores, Instituto Artigas del Servicio Exterior, Montevideo, 1990, pág. 4, Conferencia dictada por el Dr. Héctor Gros Espiell, “La situación de los Tratados de Derecho Humanitario en el Derecho Uruguayo, setiembre de 1989.

⁶ Constitución de la República Oriental del Uruguay de 1967, art. 6, inc. primero.

preventiva, orientada hacia la ausencia de conflictos y dirigida a la negociación.

En cuanto a definir el marco jurídico aplicable a los convenios relacionados con las Fuerzas Armadas, debemos citar la normativa que existe en nuestro ordenamiento positivo y su vinculación con la defensa nacional. Dentro de los cometidos que están asignados constitucionalmente al Poder Ejecutivo, se encuentra “la conservación de la seguridad en lo exterior”, expresamente establecido en la Constitución de la República⁷. Para la seguridad exterior, se actúa a través del Ministerio de Defensa Nacional, con las Fuerzas Armadas. La división de atribuciones funcionales (Policía para el orden interno y Fuerzas Armadas para la seguridad exterior), es tradicional y tiene rango legal y administrativo. No está establecida en la Constitución expresamente, lo que ha llevado a la discusión acerca de, si dentro de ciertos límites o en situaciones excepcionales, las Fuerzas Armadas pueden actuar en asuntos de orden interno, tema que no será analizado en este trabajo. Conservar la seguridad en lo exterior, es en consecuencia, el objetivo de la defensa nacional. El Doctor Enrique Sayagués Laso expresa que la defensa nacional es un cometido esencial del Estado, *“inherente a su calidad de tal, que no se concibe sino ejercido directamente por el mismo”*⁸.

Por otra parte, las atribuciones propias de los Ministros en sus respectivas Carteras, están previstas por la Constitución⁹ y

la competencia de los Ministerios está establecida en el Decreto 574/974 de 12 de julio de 1974. De acuerdo al mismo, compete al Ministerio de Defensa Nacional, entre otros cometidos, la política de la defensa nacional, la seguridad en lo exterior y la organización, dirección y administración de las Fuerzas Armadas.¹⁰ Asimismo, establece dentro de las competencias del Ministerio de Relaciones Exteriores, lo concerniente a tratados, convenciones, contratos y acuerdos entre el Estado u otras instituciones nacionales y órganos y Estados o instituciones extranjeras o internacionales.¹¹

A su vez, la ley 15.808 de 7 de abril de 1986, modificativa de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, dispone que *“las Fuerzas Armadas tienen por cometido fundamental defender el honor, la independencia y la paz de la República, la integridad de su territorio, su constitución y sus leyes, debiendo actuar siempre bajo el mando superior del Presidente de la República, en acuerdo con el Ministro respectivo, de conformidad con lo que establece el artículo 168 inciso 2º de la Constitución”*.¹²

Por otra parte, la mencionada Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, Decreto Ley 14.157 de 21 de febrero de 1974, establece: *“Sin detrimento de su misión fundamental, las Fuerzas Armadas deberán apoyar y tomar a su cargo los planes de desarrollo que les fueren asignados, realizando obras de conveniencia pública...”*¹³ Esto significa que además de su misión

⁷ Constitución de la República Oriental del Uruguay de 1967, art. 168 num. 1º.

⁸ Sayagués Laso, Enrique, “Tratado de Derecho Administrativo”, Tomo I, pág. 56, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Fundación de Cultura Universitaria, 6ª edición, puesta al día, 1988.

⁹ Constitución de la República Oriental del Uruguay de 1967, art. 181.

¹⁰ Decreto N° 574, art. 5, num. 1, 2 y 5.

¹¹ Decreto N° 574 art. 3 num.12.

¹² Ley N° 15.808.

¹³ Decreto Ley N° 14.157, art. 3.

fundamental, como misión subsidiaria, realizan otras actividades en beneficio de la comunidad. Al respecto, se puede transcribir lo que el entonces señor Subsecretario de Defensa Nacional, Doctor José Bayardi, expresara en su Conferencia denominada “Hacia una Política de Estado en Defensa Nacional”, dictada durante el “Debate Nacional sobre Defensa – Aportes Internacionales”, en marzo del 2006. Haciendo referencia a las Fuerzas Armadas, menciona a esas actividades subsidiarias como “...las tareas de apoyo a la comunidad que las Fuerzas Armadas han realizado y realizan esforzadamente con éxito y sacrificio de sus propios recursos presupuestales...” Y luego continúa: “La definición y elaboración de planes de desarrollo corresponde al área de las definiciones que debe asumir el poder político, sea éste nacional o departamental, no corresponde a las FFAA la elaboración de los mismos, lo que no significa de ninguna manera que se soslaye la importancia que han tenido y tienen, la participación de las mismas, tanto en su función de asesoramiento como a través de sus capacidades operativas. Ello, entendemos, también debe ser incorporado al proceso de discusión de la Ley de Defensa.”¹⁴

La evolución en materia de convenios frente a los medios disponibles, fue tornando evidente el hecho de que era necesario prever el ingreso de rubros para las Fuerzas Armadas, situación que se dio hasta el dictado de la ley de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal, Ejercicio 2006, número

18.172 de 31 de agosto de 2007. Esto significa que a partir del 1° de enero de 2008, fecha de entrada en vigor de esta ley, se pueden celebrar convenios generando recursos para las mismas, estando a la espera de su reglamentación: “*El Ministerio de Defensa Nacional, con la finalidad del mejor aprovechamiento de su capacidad técnica, material y humana, podrá celebrar convenios con personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para la prestación de servicios o colaboración en actividades que, por su especialidad, relevancia social o conveniencia pública le sean requeridas, percibiendo los precios correspondientes. En todo caso ello no deberá implicar detrimento en la capacidad operativa de las Fuerzas.*”¹⁵

LA IMPORTANCIA DE LOS CONVENIOS

Otra cuestión a analizar es la importancia de la cooperación con la comunidad a través de los convenios. El Doctor Daniel Hugo Martins expresó: “*En tiempo de paz, los equipos y personal de las Fuerzas Armadas ayudan a la comunidad,*¹⁶ *reparando escuelas, liceos, centros deportivos, caminos y puentes, otorgando asistencia sanitaria, realizando actividades culturales, etc.*”¹⁷ A la luz de las normas que se han enunciado, los convenios se encuentran estrechamente unidos con la labor de las Fuerzas Armadas y su apoyo a la comunidad ya que aquéllas están consagradas a la

¹⁴ “Debate Nacional sobre Defensa – Aportes Internacionales”, pág. 53, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Uruguay, Ministerio de Defensa Nacional, 2006.

¹⁵ Ley N° 18.172, art. 135, inc. primero.

¹⁶ El subrayado es nuestro.

¹⁷ “La Defensa Nacional y las Fuerzas Armadas – El Ministerio de Defensa Nacional”, pág. 9, Montevideo, 1995.

preservación de los valores que sustenta nuestra sociedad.

En relación a los materiales y equipos de que pueden disponer las Fuerzas Armadas uruguayas, acorde a los tiempos que corren, se procura desarrollar convenios de apoyo a la comunidad, sin perjuicio del fin o cometido esencial que es la defensa militar del país, y sin olvidar que las Fuerzas Armadas constituyen una “herramienta” importante con la que el Estado cuenta para respaldar los intereses nacionales en cualquier ámbito (político, diplomático, económico, externo o interno).

Si bien en un sistema democrático las Fuerzas Armadas deben tener una fuerza militar operativa con capacidad de combate, es imposible pensar, dada la realidad del mundo actual y en particular de nuestro país, que las Fuerzas Armadas tengan una preparación exclusiva para la guerra. Hoy en día, la cooperación con la comunidad es más que necesaria y la misma se logra a través de la integración entre civiles y militares, con soluciones para trabajar en beneficio del país todo. Ejemplos de dicha integración han sido la colaboración en la lucha contra la aftosa, contra el dengue, asistencia a los inundados, entrega de canastas para niños, y el plan invierno polar. Ello se ha complementado con tareas en materia científica y tecnológica, muchas de las cuales van más allá de fines exclusivamente militares, tareas de protección del

medio ambiente como ser el control de derrame de hidrocarburos, sin olvidar las misiones científicas en la Base Científica Antártica Artigas.

CONCLUSIONES

En conclusión, podríamos decir que el crecimiento en el número de convenios suscritos en los últimos años por las Fuerzas Armadas, vinculados con la comunidad, hace destacar la trascendencia de los mismos en el mundo actual y en especial en nuestro país.

Las Fuerzas Armadas, además de ser el componente militar de la defensa, son parte de un órgano del Estado, integran el país y están vinculadas a todo lo que éste representa, pudiendo hacer un aporte muy valioso en los caminos de avance de nuestro Estado uruguayo. Por consiguiente, son las Fuerzas Armadas las que actualmente están dando un ejemplo de disposición amistosa junto con otros organismos del Estado, dentro del cumplimiento de normas constitucionales y legales.

El Ministerio de Defensa Nacional y las Fuerzas Armadas se constituyen entonces, en un actor estatal, destacándose el esfuerzo realizado en tareas de apoyo a la comunidad, con el aporte de todos los actores para construir la sociedad, viendo hacia el futuro y fortaleciendo los vínculos de amistad y cooperación entre el ámbito militar y el civil.



EL PORVENIR DEL TIEMPO

Para una ética del futuro

Jérôme BINDÉ

Francia

Director de la División de la anticipación y de los estudios prospectivos de la UNESCO. Co-autor principal del Informe Prospectivo Mundial de la UNESCO, París, 1999 y de «Entretiens du XXI Siècle», Seúl, 2000.

¿Por qué plantear la cuestión del tiempo, del futuro y de los futuros posibles? Porque nuestra sociedad vive bajo la tiranía del tiempo. Como señala Kundera, ella «está atrapada en la estrecha pasarela del presente» El siglo XX fue el siglo de las previsiones arrogantes, en casi todos los casos desmentidas. El siglo XXI será, es de la incertidumbre y por ende de la anticipación. La contracción del tiempo lleva consigo cambios esenciales, como el valor social del trabajo y apareja la necesidad de forjar una ética del futuro.

Predecir en qué tiempo viviremos es menos factible que nunca. En efecto, se ha producido una revolución mayor en la concepción científica del tiempo. Según la teoría clásica, la de Newton, el tiempo transcurría en forma uniforme, siempre a la misma velocidad, era universal, absoluto y neutro. En este sentido, el pasado y el futuro eran idénticos.

Sabemos que con la moderna teoría de la relatividad formulada por Einstein, la noción del tiempo se modificó profundamente. Se impuso el concepto de espacio-

tiempo, que substituyó las nociones separadas de espacio y tiempo. El tiempo perdió entonces su idealidad física y newtoniana. Si no podemos ir más rápido que la velocidad de la luz, no podremos remontarnos al pasado.

Interrogado acerca del porvenir del tiempo, Ilya Prigogine intentó llegar más lejos, introduciendo la idea de incertidumbre dentro de la idea de tiempo.¹ Esta idea de incertidumbre será tal vez el acontecimiento significativo del siglo XXI. Prigogine demuestra que las leyes reversibles de Newton no conciernen más que a una fracción del mundo en que vivimos. Por cierto éstas permiten describir el movimiento de los planetas. Pero lo que sucede en éste -la geología, el clima, la vida- exige la formulación de leyes que impliquen fenómenos irreversibles.

¿Nos hacemos una idea cabal de la revolución que estos descubrimientos introducen en la noción de tiempo? Ha llegado el fin de las certezas: el tiempo no mantiene un futuro, sino futuro. Porque de aquí en adelante la naturaleza es imprevisible: ella es historia.

¹ Ilya Prigogine: «Flecha del tiempo y fin de las certezas» Les Clés du XXI siècle.

¿Qué concepción de la Historia y del futuro del tiempo se desprende de esta revolución epistemológica?

Precisamente la de la libertad. Según Robert Musil², «La trayectoria de la historia no es la de una bola de billar, que una vez en movimiento, recorre un camino definido: más bien se parece al movimiento de las nubes, al recorrido de un hombre que deambula por las calles, desviándose aquí por una sombra, allá por un grupo de curiosos o una extraña combinación de fachadas y que va a parar a un lugar desconocido al que no pensaba llegar». Concluye Musil: «la vía de la historia es muchas veces extravió. El presente dibuja siempre la última casa de una ciudad, que de una y otra forma ya no forma parte de la aglomeración. Cada generación nueva se pregunta, asombrada: ¿quién soy?, ¿quiénes fueron mis predecesores? Haría mejor en preguntarse: ¿dónde estoy? Y en suponer que sus predecesores no eran algo distinto a ella, sino que simplemente estaban en otra parte».

Las implicaciones de esta revolución son considerables, tanto para las «ciencias duras» como para las ciencias humanas y la anticipación. Prigogine resume de la siguiente manera el alcance del trastrocamiento introducido en la esfera de los saberes: «¿De qué rama saldrá el siglo XXI? ¿Qué futuro tiene el futuro? Con la noción de la probabilidad, las ideas de lo incierto y de los futuros múltiples ingresan incluso en las ciencias de lo microscópico. Vamos de un mundo de certidumbres a un mundo de probabilidades. Tenemos que encontrar la estrecha senda entre un determinismo alienante y un universo que estaría regido por el azar

y que sería, por tanto, inaccesible a nuestra razón».

Frente a este enorme trastrocamiento de nuestras concepciones del tiempo, ¿por qué asombrarnos si vivimos también una crisis del tiempo social y cultural? Como decía Benedetto Crece, la historia siempre es contemporánea.

Los efectos de la contracción del tiempo están en el núcleo del nuevo capitalismo de la tercera revolución industrial.

Primer fenómeno: la contracción del tiempo y el espacio; esa comprensión que constituye el núcleo de los análisis de la tercera revolución industrial. Si buscamos algunas referencias cronológicas sobre la contracción del tiempo en la historia, debemos recordar que empezó a hablar de décima de segundo en 1600, de centésima de segundo en 1800, de milésima de segundo en 1850, de microsegundo (millonésima de segundo) en 1950, de nanosegundo (milmillonésima de segundo) en 1965, de picosegundo (billonésima de segundo) en 1970, de femtosegundo (mil millonésima de segundo) en 1990 y que probablemente en 2020 se hablará de atosegundo ¡es decir de trillonésima de segundo!

Nuestro conocimiento del tiempo parece progresar hacia una descomposición cada vez mayor, hacia lo infinitamente breve, cosa de la que cada área de la vida social, incluso de la cultura, la comunicación y la política parecen proveer otros tantos elocuentes ejemplos. Andy Warhol decía que cualquiera podría ser famoso durante quince minutos en la era de los medios

² Robert Musil: *El hombre sin atributos*. Seix Barral, Barcelona. 2001.

masivos. Y la teoría del marketing intenta ya persuadirnos de que la duración máxima de un mensaje escuchable y audible por la masa de telespectadores es de siete segundos.

Aceleración de la historia

Según los expertos, en 1990 hacía falta tres meses para concebir y realizar un nuevo prototipo de carrocería automotriz, mientras que en 1950 hacían falta tres años. “Unos pocos minutos bastan para obtener el conjunto de los artículos científicos, las patentes, las decisiones jurídicas que conciernen a un nuevo producto químico, a escala planetaria. Hace treinta años esta búsqueda sencillamente no se habría llevado adelante, porque habría movilizad a un pesado equipo de documentistas durante varios años».³

Esta aceleración de la contracción del tiempo está en el núcleo del nuevo capitalismo de la tercera revolución industrial, e invaden también el campo político, social, cultural y simbólico. La caducidad corroe el tiempo de la historia, el tiempo de los grandes ciclos y los ciclos de la vida humana: se necesitaron 500 mil años para pasar del fuego al arma de fuego, luego muy poco tiempo para pasar del auto al avión.⁴ Esta aceleración del tiempo suscita, en el mismo seno de una vida humana, una desaparición de los objetos que en muchos casos son reemplazados por otros. El tiempo tecnológico y también el tiempo social, pasa a ser volátil, casi fantasmagórico.

Cuando más se contrae el tiempo, más se vuelve mundial. Cuanto más se reduce la historia al punto del presente, más contem-

poránea se vuelve. Cuanto más se comprime el tiempo, más se acentúa la competencia, más se vuelve el tiempo la ventaja estratégica por excelencia y el fantasma inencontrable de nuestra modernidad tardía.

Desde esta perspectiva, vivimos un revolución silenciosa del tiempo que afecta a las relaciones que éste mantiene con el trabajo. Según Adam Smith, la esencia abstracta de la riqueza era el trabajo. Pero el trabajo era el tiempo. ¿Qué es hoy en día? Estamos asistiendo a la crisis simultánea del trabajo y del tiempo como temporalidad social. Esta crisis es fundamental porque, como ha señalado Roger Sue: «La historia del trabajo se confunde con la de los Tiempos Modernos. En este sentido, el tiempo de trabajo jugaba en la modernidad un papel similar al del tiempo religioso en la Edad Media». Derivaba además de este último y es en cierto modo una «copia» del tiempo religioso.

En efecto, el tiempo de trabajo, como el tiempo religioso, desempeñaba tres grandes funciones: la producción de la ligazón social y la identidad; la relación entre actividad y «salvación» (según Max Weber). Tercera gran función: la orientación del futuro. El tiempo central daba un sentido al futuro. Sentido trascendente en el caso del tiempo religioso, sentido inmanente o secular en el caso del tiempo de trabajo.⁵

Paradojas del futuro

¿Pero cómo reconstruir el tiempo en la hora de la globalización? ¿Cómo rehabilitar el tiempo largo? El filósofo belga Francis Ost señala dos obstáculos que se oponen a que

³ Thierry Gaudin 2100, *Récit du prochain Siècle*. Payot, Paris, 1993.

⁴ E. Klein, loc. Cit.

⁵ Estos análisis están inspirados en algunas ideas que Roger Sue propuso en “Los diálogos de siglo XXI» - UNESCO

tomemos en cuenta el futuro. En primer lugar se trata del imperio del modelo ético del contrato social, que no concibe obligaciones sino entre sujetos más o menos iguales y comprometidos en relaciones de cambio fundadas en cláusulas de reciprocidad, mientras que con la noción ética del futuro, se trata de «ensanchar la comunidad ética para abarcar ciertos sujetos que vendrán, con lo cuales estamos en una ética del futuro».⁶

La reconstrucción del tiempo supone también que los actores sociales y los agentes de decisión dejen de «ajustarse» o «adaptarse»; que se anticipen y tomen la delantera. El siglo XXI será prospectivo o no lo será; prever para prevenir, ese es el objetivo. Porque el tiempo requerido entre el enunciado de una idea y su realización es a menudo muy grande. Una generación, o varias, es en muchos casos el plazo mínimo para que una política dé todos sus frutos. El corto y el mediano plazo ya están, en lo esencial, «en marcha», así que la suerte de las generaciones futuras dependerá cada vez más de nuestra aptitud para aunar visión a largo plazo y decisiones presentes. El fortalecimiento de las capacidades de anticipación y previsión es pues una prioridad de los gobiernos, las organizaciones internacionales, las instituciones científicas, el sector privado, los actores de la sociedad y para cada uno de nosotros.

Pero hay que llegar más lejos: si no actuamos a tiempo, las generaciones futuras no tendrán tiempo de actuar en absoluto: correrán el riesgo de ser prisioneras de tendencias ya incontrolables, como el crecimiento demográfico, la degradación del medio ambiente global o las disparidades entre Norte y Sur en el seno mismo de las sociedades, el «apartheid» social y el imperio de las mafias que gana terreno.

Responsabilidad del futuro

La edificación de una ética del futuro exige inaugurar una perspectiva de los valores. Tres tendencias son determinantes a este respecto: la primera es la mutación temporal de la responsabilidad. Antes no éramos responsables sino de nuestros actos pasados; de aquí en más nuestra responsabilidad atañe al futuro lejano. Como dice Paúl Ricoeur «se nos confía algo que es esencialmente frágil» y perecedero: la vida, el planeta o la comunidad. Por que la comunidad es perecedera. Su supervivencia depende de nosotros (Hannah Arendt). En efecto, ningún sistema institucional sobrevive «si no está sostenido por una voluntad de vivir juntos. Cuando ese deseo se derrumba, toda la organización política se deshace, muy rápido». (Paúl Ricoeur).

La construcción de una ética del siglo XXI exige esa «reforma del pensamiento» de la que habló Edgar Morin. Semejante reforma supone también una reforma de la relación entre el pensamiento y la acción, fundada por ejemplo en la tendencia hacia un «derecho común» de la humanidad (Mireille Delmas-Marty),

La crisis de lo político coincidió ampliamente en el Oeste, en el Este y en el Sur, con la «crisis del futuro» y su creciente ilegibilidad.⁷ Ha llegado el momento de recordar que la política consiste en primer lugar y ante todo en estructurar el tiempo, siendo «el futuro y la responsabilidad frente al futuro el tema propio del hombre político (Max Weber).

Si queremos modificar radicalmente nuestra relación con el tiempo en este principio del siglo XXI, tendremos que redescubrir una sabiduría antigua: habitar el tiempo y aceptando la invitación de Marcel Proust, saber reencontrar el tiempo perdido.

⁶ Roger Sue, «Tempos et ordre social».

⁷ Véase sobre este último punto, Marcel Gauchet «Le désenchantement du monde», París, Gallimard, 1985.

CRISIS DEL CLIMA: ¿CALENTAMIENTO GLOBAL Y EDAD DE HIELO?

Capitán de la Marina Mercante Roberto GARCÍA TADDEY



El C/M/M Roberto García Taddey egresó de la Escuela Naval en 1969 como Piloto Mercante, iniciando una carrera prácticamente ininterrumpida navegando en diversos tipos de buques y bajo varias banderas. Desarrolló una importante experiencia en el transporte de cargas de cemento a granel, contenedores y petróleo. Es Licenciado en Sistemas Náuticos y autor del recientemente publicado Manual de Navegación, libro actualizado que incorpora de forma integral los aspectos teórico-prácticos en la materia, incluyendo los métodos tradicionales así como los más modernos sistemas de ayudas a la navegación.

Primero es el Sol. Su influencia en la conformación del clima terrestre es el factor fundamental, tanto por la distancia a la que se mueve el planeta de él, como por la energía que irradia.

De la cantidad de energía emitida por el Sol, apenas una fracción alcanza el borde superior de la atmósfera: sólo una unidad cada 2.000 millones. Esta es la denominada “constante solar» y tiene un valor de dos calorías por centímetro cuadrado y por minuto.

Pero no toda esa energía llega a calentar la superficie de la Tierra: al entrar en la atmósfera se le interponen la capa de ozono, las nubes, el vapor de agua y la misma superficie del planeta, con lo que una parte es absorbida o reflejada hacia el espacio. Así se tiene que, de esa radiación solamente un 43% es absorbida por la tierra y el agua, que a su vez ceden parte de ese calor al aire adyacente. La Tierra no acumula in-

definidamente esa energía, sino que la devuelve al espacio en forma de radiación infrarroja (calor).

Tal es el delicado proceso de balance energético que mantiene las condiciones globales del clima desde hace muchos miles de años, salvo ciertas alteraciones naturales y periódicas, producto de condiciones particulares en la distribución de las masas marinas y terrestres, los vientos y las corrientes marinas.

CALENTAMIENTO GLOBAL: ¿QUÉ ES Y POR QUÉ SE PRODUCE?

Mucho se ha hablado de este tema en los últimos años, pero la comprensión del desarrollo del mismo y la consecuencias que ocasiona no es tan sencilla como parece, puesto que la dinámica climática es terriblemente compleja, más todavía si se introducen factores ajenos, fuera del ciclo natural.

En primer lugar, debemos considerar cuál es la conformación de la superficie de la Tierra y de su atmósfera circundante.

La capa gaseosa que conocemos como atmósfera, es apenas una delgada capa que cubre el planeta como una lámina de barniz aplicada sobre una gran esfera. Dentro de ella, en la parte más baja, se desarrolla una gran parte de los procesos biológicos y es donde se producen la mayoría de los fenómenos meteorológicos. Además, al actuar como un escudo protector contra las radiaciones ultravioletas del Sol y como aislante térmico regula los contrastes abruptos entre las temperaturas diurnas y nocturnas, favoreciendo las condiciones para el desarrollo de todos los seres vivos.

A lo largo de la evolución de la Tierra, desde su formación hace unos 4.500 millones de años, la atmósfera ha sufrido notables procesos de cambio hasta épocas geológicamente recientes, donde se estabilizó y se conformó en los componentes atmosféricos que hoy conocemos. Si bien la composición atmosférica primigenia se debió a procesos geológicos asociados con el vulcanismo, fue fundamental el surgimiento de la vida vegetal - con la aparición de las algas unicelulares, hace unos 2.000 millones de años - para regular los niveles de oxígeno y anhídrido carbónico, permitiendo condiciones para el desarrollo de otras formas vivas.

Así, las distintas formas vivientes, o biosfera, han ido interactuando con el medio en una especie de simbiosis con la materia inerte que la rodea (aire, tierra, agua), creando una fuerte dependencia y un fino equilibrio de sus elementos. Este concepto fue creado como una teoría, en la segunda mitad de la década de 1960, por James Lovelock (bautizada luego como Teoría de Gaia, por el Premio Nobel W. Golding); la

teoría expone que este equilibrio entre la vida y el ambiente es regido por un mecanismo de autorregulación, denominado homeostasis, que permite al planeta mantener las condiciones para la continuidad de la vida, la cual desempeña un rol principal en la conformación del ambiente global. En los últimos años, se han producido aportes muy consistentes que tienden a confirmar esta teoría, con estudios demostrativos de la fuerte interacción entre los seres vivos y el mecanismo climático, contenida dentro de un sistema autorregulado y autogestionado.

Primera pregunta: ¿Qué valor tiene el conocer la climatología de épocas tan remotas? La respuesta es que de esa forma se pueden elaborar patrones de comportamiento del clima que nos proporcionen indicativos de los cambios naturales y, de ser posible, desarrollar modelos de comparación para prever fenómenos futuros. Además, sabiendo cuáles son los parámetros naturales que modifican las condiciones climáticas se puede efectuar una evaluación de los cambios que son provocados por la intervención de la industria humana.

La otra pregunta es: ¿Cómo sabemos qué clima existió en la Tierra hace miles o cientos de miles de años atrás? Por tres métodos básicos: el estudio de muestras de hielo acumulado en zonas que han permanecido largo tiempo congeladas (Groenlandia, Antártida, etc.); por los sedimentos acumulados durante eones, tanto en el subsuelo terrestre como en el fondo de los mares, por el estudio de los anillos de crecimiento en troncos de árboles muy antiguos o fosilizados; y por huellas geológicas dejadas por cauces de ríos y glaciares.

Veamos dos casos.

En 1989 el buque canadiense de investigación, CSS Hudson, tomó unas muestras en la plataforma marina conocida como Bermuda Rise, ubicada al norte del Mar de los Sargazos y a unas 170 millas náuticas al NE de Bermudas. En esa zona de características particulares, el fango sedimentario proveniente en su mayor parte de ríos canadienses se acumula en forma rápida y en grandes cantidades; esto es una fuente sumamente valiosa para conocer los cambios climáticos en el Atlántico Norte y sus costas occidentales. En tales sedimentos se encuentran unos pequeñísimos invertebrados denominados foraminíferos, que suministran información muy interesante sobre la temperatura del agua en la cual vivieron hace cientos o miles de años. Estos fósiles se distribuyen en capas sedimentarias fácilmente diferenciables y por la profundidad de cada capa se puede estimar los años transcurridos. El estudio de estos invertebrados, realizado por el científico Lloyd Keigwin y sus colegas del Departamento de Geología y Geofísica de Woods Hole, incluyó muestras de varias capas sedimentarias y la aplicación de un análisis de espectrografía de masa que midió las proporciones de los isótopos de oxígeno 16 y del oxígeno 18 de los fósiles. Esto permitió saber a qué temperatura los animales formaron sus caparazones de carbonato de calcio, con un error menor a 0,55 grados Celsius. Así se cotejaron los cambios de temperatura ocurridos durante los últimos mil años con gran exactitud, corroborando y ampliando las crónicas históricas de una «pequeña edad de hielo», ocurrida entre los años 1300 y 1850, donde las temperaturas descendieron promedialmente unos 2,2 grados Celsius respecto a las actuales. Evidentemente, esta baja de temperaturas obedeció a circunstancias puramente naturales y su magnitud no es ni por cerca com-

parable con una era glacial en toda su crudeza. Sin embargo, en Europa y Norteamérica hubo episodios de hambrunas por la pérdida de cosechas, hipotermias y convulsiones sociales.

Del análisis de las minúsculas burbujas de aire, atrapadas en hielos de gran antigüedad, se han obtenido datos muy precisos de la composición atmosférica desde hace 650.000 años hasta épocas más recientes. De allí se pudo comprobar qué proporciones de oxígeno, nitrógeno, anhídrido carbónico y demás gases existió en cada período y las temperaturas medias correspondientes; asimismo, el estudio de partículas sólidas en las mismas muestras proveyó de datos acerca de actividades volcánicas y cataclismos meteóricos ocurridos en el pasado que hubieran podido afectar el clima. Todo esto ha permitido saber cuándo ocurrieron los calentamientos y las edades glaciales (la última hace 11.000 años) y su correspondencia con la elevación o disminución de los niveles de CO₂ en la atmósfera. Las curvas de aumento del anhídrido carbónico han coincidido, invariablemente, con una elevación de las temperaturas medias globales, en cambio al bajar la concentración de CO₂ bajan las temperaturas y aparecen los períodos glaciales. En los estudios también se observó que en ningún caso de Máximos térmicos la proporción de CO₂ sobrepasó las 300 partes por millón durante esos 650.000 años... hasta hace unas décadas atrás.

En 1958 los científicos Roger Revelle y Charles Keeling, por medio de globos sonda lanzados en el medio del O. Pacífico, iniciaron la medición sistemática del CO₂ atmosférico. Esta operación se prolongó por varias décadas, pero pocos años después de comenzada mostró pautas induda-

bles de un crecimiento constante de los niveles de dióxido carbónico. A medida que pasaban los años, se comprobaba nítidamente que el aumento era cada vez mayor.

A partir de 1970, se inicia el empleo de satélites para la investigación meteorológica, con equipos que progresivamente se hicieron más sofisticados y precisos, lo que permitió un seguimiento completo del comportamiento del clima global. Desde ese momento se comenzaron a percibir indicios que encendieron luces de alerta en la comunidad científica.

Determinados compuestos gaseosos actúan como una pantalla que bloquea la salida del calor acumulado al espacio para que se mantenga el equilibrio térmico del planeta: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), hidrofluorcarbonos (HFC), perfluorcarbonos (PFC) y hexafluoruro de azufre (SF₆); los tres últimos, de procedencia exclusivamente industrial, además son responsables del deterioro de la capa de ozono. El ascenso de estos elementos en la atmósfera es ya un hecho incuestionable y el principal aumento comparativo le corresponde al CO₂: la curva de su gráfica se eleva abruptamente, en forma exponencial, a partir de mediados del siglo XX, superando actualmente en poco más del doble de las referidas 300 partes por millón. En la prospección se advierte que la curva, a partir de los próximos años, se dispara hacia arriba, en forma perfectamente vertical, a valores que triplican los actuales, y esto no es algo que vaya a ocurrir en un futuro lejano, sino dentro menos de 50 años. Indiscutiblemente, estos índices crecientes de CO₂ no son debidos a causas naturales y aún con los valores actuales se observan cambios notables, que seguramente se profundizarán año a año y en forma bastante rápida. Veamos algunos ejemplos de lo que

está aconteciendo ahora y de lo que es altamente previsible que pase en los próximos años:

- * Las nieves eternas del Kilimanjaro (Kenia) son historia, en unos pocos años han desaparecido en su práctica totalidad.
- * Varios glaciares de montaña, en Sudamérica, en los Alpes, en Norteamérica, en los Himalayas, etc., han estado perdiendo masa en forma acelerada y en grandes volúmenes. Algunos ya no existen.
- * En la Antártida, de forma abrupta se deshizo la barrera de hielo del Larsen B (700.000 millones de toneladas), que contenía a la capa de hielos continentales que descienden desde las montañas hacia la costa. La barrera flotante actuaba como freno y su desintegración produjo una reacción en cadena, con lo que esa gruesa capa basada en tierra comenzó a avanzar y desmoronarse sobre el mar. Este fenómeno tomó solamente unos cuantos días.
- * El derretimiento progresivamente acelerado de los hielos en el Ártico. Desde 1957 se ha medido cuidadosamente el espesor y volumen del casquete polar, ya que constituye información estratégica vital para las maniobras de emergencia de los submarinos nucleares, quienes solamente pueden perforar capas de hielo de 1 metro o menos de espesor. A partir de 1970 se comprueba una disminución precipitada del 40% en su espesor y cantidad. Pero eso no es todo, ya que el proceso se acelera a medida que hay menos hielo: en el verano, cuando inciden los rayos solares en el Ártico, el 90% de su energía es reflejado por el hielo que actúa como un gigantesco espejo; en cambio, el agua adyacente absorbe el 90% del calor. Al aumentar la superficie del agua aumenta la temperatura del medio, haciendo que

el hielo se derrita más rápidamente y se tenga menos superficie reflectante; tal como van las cosas, sería raro que en las próximas décadas se observen hielos árticos en verano.

- * Groenlandia y el noreste canadiense han estado perdiendo ingentes masas de hielo año tras año.
- * En lo que respecta a los dos últimos casos, ello ha provocado que volúmenes “inconcebiblemente altos de agua dulce fluyan por el Mar de Labrador hacia las aguas del Atlántico”. Más adelante veremos las implicancias que se derivan de esto.
- * En extensas áreas continentales se comprueba el persistente aumento de sequías, llegándose a la pérdida de reservorios lacustres. En otras zonas, por el contrario, se producen mayores índices pluviométricos y más localizados o ubicados en nuevos lugares. Esto está influyendo en las sociedades, en la flora y la fauna
- * La frecuencia y violencia de las tormentas tropicales se ha multiplicado por dos en los últimos 35 años. Estos aumentos no han seguido un patrón lineal, sino que son mayores cuanto más cerca ocurren en el tiempo. Asimismo, se han dado casos de que estas tormentas han aparecido en zonas donde jamás antes habían ocurrido.
- * La matriz generadora de las tormentas tropicales (huracanes, tifones) es la aportación de aire húmedo y cálido de las capas superficiales del mar al aire donde se está gestando o profundizando una perturbación atmosférica. Con una temperatura de 27° o más de agua de mar se presentan las condiciones óptimas para alimentar estas tormentas. El caso típico fue el huracán Katrina, en 2005, que al avanzar hacia el oeste por mar abierto

estaba dentro del rango F 1 (el menor de la escala); al cruzar por la Florida se encontró con las aguas muy cálidas del Golfo de México y su fuerza aumentó al máximo de F 5, arrasando todo lo que encontró a su paso. Este no fue el único, sino que se produjeron varios más de excepcional fuerza y no solamente en el Caribe. Hubo un incremento en los tifones del Pacífico (de una media anual de 7 pasó a 10) de significativa magnitud en 2004, que castigaron severamente las costas de Japón y el sudeste asiático. Un hecho excepcional y que causó asombro en los medios científicos fue que, por primera vez en la historia, se presentó un huracán en el medio del Atlántico golpeando las costas de Brasil, en marzo de 2004.

- * Otro récord absoluto lo alcanzaron los más de mil setecientos tornados que castigaron a Estados Unidos en 2004.
- * El casquete de hielo de la Antártida tiene un espesor promedio de 3 km.; su derretimiento significaría un aporte de agua a los océanos que aumentaría el nivel del mar en unos seis metros. Y esto sin contar con los hielos de la zona boreal, que aportarían iguales cifras. Actualmente está comprobado el aumento creciente en los niveles medios del mar, aunque las cifras son muchísimo menores a las antedichas. Pero el problema no es saber que el nivel del mar está creciendo, sino con qué rapidez se producirá ese incremento. Y más importante aún es conocer qué influencia tiene ese enorme aporte de agua dulce a los océanos.
- * Los diez años más calurosos en los Estados Unidos, desde hace un siglo y medio se han concentrado en los últimos 14 años, el mayor de los cuales ha sido en 2005, A Europa no le ha ido

mejor: son bien conocidos los efectos de las olas de calor veraniegas que asolaron el continente en los últimos años, una de las cuales causó 35.000 muertes en diversos países. De hecho estos aumentos se están presentando en todo el mundo y con registros nunca antes vistos.

* El efecto del calentamiento causa mayor evaporación en los mares y lagos, con tormentas- de mayor intensidad, las empresas de seguros en EE.UU. comprobaron que éstas causaron tres veces más daños desde 1970 a 2004. Las estadísticas europeas, desde 1950 demuestran que las inundaciones en el continente tienen una tendencia creciente y la peor es la de la década 1990-2000, que supera a la anterior en casi el doble y cuadruplica a la de 1970-1980. Pero el calor también evapora la humedad de los suelos, causando sequías devastadoras porque, al instalarse el proceso, en esa zona no se produce nuevamente humedad que ascienda para inducir lluvias; de esta forma se han ido ampliando las áreas desérticas y se están conformando nuevas regiones en proceso de desertificación. Los efectos más dramáticos y recientes se dan en Darfur y Níger, donde el lago Chad se ha secado casi completamente.

* Otro factor es la liberación de gases de efecto invernadero (principalmente metano), por el derretimiento del permafrost extendido desde Alaska a Siberia. Tenemos aquí una situación en la cual el calentamiento global libera más gases que acrecientan ese fenómeno. El suelo de enormes regiones de Alaska, Canadá noroccidental y Siberia contiene cantidades incalculables de restos vegetales y animales no fosilizados, que se acumularon en épocas pasadas; las

bajísimas temperaturas los conservaron formando una inmensa masa congelada. Al derretirse este suelo los elementos orgánicos comienzan un proceso de descomposición masivo que expulsa enormes volúmenes de CO₂ y metano a la atmósfera. Para tener una idea de las características y gravedad del problema, digamos que hace 35 años el suelo permanecía congelado 225 días al año; actualmente se mantiene congelado solo 75 días anuales.

Resta por responder la interrogante de quién o qué es responsable de estos cambios en la temperatura del planeta. En primer lugar, digamos que hubo y seguramente continuarán habiendo, factores naturales que producen oscilaciones térmicas, algunas muy violentas, como las de origen geológico (endógenas) o de orden cósmico (exógenas). En el primer caso se hallan las emisiones producidas por erupciones volcánicas, especialmente las más violentas. Los volcanes en actividad arrojan gases y cenizas que alteran las condiciones normales de la atmósfera, y por tanto del clima, en cuánto pueden incidir en esto depende de la magnitud y persistencia del fenómeno. Se tienen referencias de gigantescas erupciones de épocas geológicas pasadas, con efectos terribles. En la historia de la humanidad se han dado algunos casos de grandes cataclismos, que permitieron observar sus efectos, aunque ninguno ha sido comparable con los del pasado remoto. El impacto de grandes meteoros o asteroides ha dejado sus huellas en la superficie terrestre desde épocas remotas, incluso produciendo aniquilaciones masivas. Estos acontecimientos podrían volver a ocurrir, aunque no es previsible cuando.

También el desarrollo de la vida ha influido en modificar los componentes de la

atmósfera y consecuentemente las condiciones climáticas; tal es el caso de la explosión de la vida vegetal que hubo en el Carbonífero.

Los incendios forestales, de origen natural han aportado desde siempre su cuota de CO₂ a la atmósfera.

Pero las cosas cambian por un componente extra y no previsto por la naturaleza: la actividad industrial de la especie humana.

A partir de las primeras culturas humanas, desde hace unos 40.000 años, siempre hubo un cierto grado de destrucción y contaminación del medio ambiente: talas de bosques, incendios intencionales, etc.; no obstante su incidencia era mínima y la naturaleza regeneraba rápida y eficazmente estos desajustes.

Dos hechos vinieron a modificar esta situación: el comienzo de la era industrial a fines del siglo XVIII y el crecimiento exponencial de la población, especialmente a partir de la década de 1950.

Mayor población significó un aumento en las demandas de energía, de alimentos y de materias primas, todo envuelto en una cultura de consumo creciente y sustentado en la quema de combustibles fósiles, elaboración de compuestos químicos sintéticos altamente contaminantes, etc.

Con la llegada agresiva de explotaciones agrarias a las zonas tropicales vírgenes, aplicando el sistema de quema y roza, se están perdiendo miles de hectáreas de bosque por día, generando más CO₂, además de que, por tratarse de suelos pobres y de poco espesor, pronto se tornan improductivos, se erosionan y se desertifican, como está ocurriendo en la Amazonia, amplias regiones de África y Asia. Con esto se pierden gran parte de los «pulmones de la Tierra» que absorben CO₂ y exhalan oxí-

geno. Otro «pulmón», tanto o más importante que los vegetales terrestre está incluido en los mares y océanos, que muchos consideran los mayores purificadores atmosféricos por la incalculable masa vegetal que contienen, especialmente en las zonas templadas y adyacentes a las costas. Este sistema tampoco está a salvo, pues precisamente en muchas de esos ecosistemas es donde mayor contaminación se encuentra, existiendo zonas en grave riesgo ecológico.

Y a partir de allí se disparó la concentración de CO₂ y otros gases de efecto invernadero.

Durante mucho tiempo se supuso, aún a nivel académico, que la actividad humana no podía alterar los sistemas ambientales y climáticos de la Tierra, con el ingenuo argumento de que ésta es tan grande que no se la puede dañar permanentemente.

Por fortuna, el valor fundamental de la ciencia es que tiene la capacidad de corregirse a sí misma. Así que, con datos incontrastables, se advirtió que existían fundadas razones para asegurar que las emisiones de la industria efectivamente sí podían ser causa de desajustes graves en el medio ambiente, y la parte más vulnerable del sistema es la atmósfera. Ningún estudio científico serio, en ninguna parte del mundo, pone en duda que la principal causa del calentamiento global es debida al desarrollo industrial. No obstante, el público sigue confundido por informaciones de los medios, que muchas veces adecuan los hechos a un tratamiento político del tema, sembrándose dudas, especulaciones varias y hasta desautorizaciones oficiales.

Aquí no hay sociedades ni países inocentes:

EMISIONES DE CO₂
EN EL MUNDO

Estados Unidos	30,3%
Canadá	23,0%
Europa	27,7%
Rusia/Ucrania/Asia	13,7%
Latinoamérica	3,8%
África	2,5%
Oriente cercano y medio	2,6%
Japón	3,7%
China/Sudeste de Asia	12,2%
Australia	1,1%

Todos tienen su cuota de responsabilidad. Por supuesto que hay algunos que contribuyen al calentamiento global más que otros, como los países industrializados, estando a la cabeza los Estados Unidos, con algo más del 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero; pero en el «Uruguay Natural» tenemos un rodeo bovino, ovino y equino con millones de animales que expulsan grandes cantidades de gas metano, sin contar la actual o prevista utilización de maderas, cáscara de arroz, caña, etc., como combustible industrial o la producción de electricidad, por mencionar solo algunos ejemplos. Ciertamente que esto no es mucho si lo comparamos con otros países de Latinoamérica, donde la participación total de emisiones de CO₂ es de aproximadamente el 4%.

Otra de las grandes correcciones del pensamiento académico se produjo respecto a que los cambios referidos podían darse gradualmente y dentro de plazos muy largos, de décadas o centurias. Una vez más las evidencias demostraron el error. Nuevos sistemas de estudio, el empleo de modelos informáticos cada vez más afinados y, fundamentalmente, la observación de fenómenos imprevistos y de desarrollo sumamente rápido, confirmaron algo que ya

muchos habían percibido: el clima no se comporta como un sistema lineal, o sea que no todos los cambios son graduales ni constantes. Básicamente significa que una pequeña alteración puede desencadenar efectos desproporcionados en magnitud y en un corto periodo. Si esa alteración se acentúa o se acumula, los efectos pueden resultar más abruptos.

La temperatura media anual de la Tierra se sitúa en 14° centígrados. Hemos visto que el planeta se comporta como un enorme motor generador-distribuidor, aplicando a esos fines las corrientes marinas, los vientos y los movimientos alrededor del Sol, para transferir calor desde el ecuador a los polos. Los pronósticos más conservadores planteaban una elevación de la temperatura media global de 3° centígrados, dentro de los próximos 20 a 50 años. Estudios más exactos y basados en hechos comprobables, indican que este proceso no es tan elemental, en realidad, un aumento de tan solo 0,5° en la zona ecuatorial provocaría una suba de 6,5° en los polos.

¿CALENTAMIENTO QUE PRODUCE ERAS GLACIALES?

Es conocido que en el pasado se produjeron varias glaciaciones, cuyo mayor impacto fue en el Hemisferio Norte. Esto es así por ciertas características peculiares en la distribución y conformación de las masas terrestres, por el flujo de las corrientes marinas y por los vientos dominantes en extensas zonas. Si observamos un mapa mundial comprobaremos, rápidamente, la desigualdad que existe en la distribución de masas continentales entre el Hemisferio Norte y el Sur: la mayor parte se encuentra en el primero. También debemos percibir una diferencia importante: el Océano Austral rodea completamente al

continente Antártico, mientras que el Océano Ártico está cercado por América del Norte, Groenlandia y Eurasia, no teniendo más que tres pasajes no muy extensos que lo comunican con el Atlántico Norte y el Pacífico Norte. Estas diferencias son el origen de fenómenos muy interesantes que se dieron en el pasado, se producen actualmente y ocurrirán en el futuro.

Las grandes corrientes oceánicas son producto principal de dos variables: la densidad y la temperatura del agua; de allí a que se las denomine como «comentes termohalinas». La circulación termohalina en el norte del Atlántico es de enorme importancia en el llamado Gran Transportador Oceánico (GTO), corriente que enlaza todos los océanos en un complejo bucle, donde las corrientes frías viajan por las profundidades descendiendo hacia el sur por el Atlántico occidental, bordean la Antártida e ingresan al Índico, al Atlántico Sur y al Pacífico, calentándose a medida que se aproximan a la franja ecuatorial, y luego de entregar su calor se hunden para retomar y volver a iniciar el ciclo.

La parte más interesante de este recorrido, y la que se considera como el motor del sistema, es la comprendida desde el Sur del Golfo de México hasta las proximidades de Islandia, donde actúa un tramo del GTO, denominado Comente del Golfo y que, bordeando la Florida entra al Atlántico, fluye contorneando la costa oriental de Norteamérica y se recurva al Este a la altura de Nueva Inglaterra y la Península del Labrador. En este último tramo, y hasta las proximidades de Islandia, comienza a enfriarse, por el contacto de las aguas gélidas provenientes del Mar de Labrador y de los vientos continentales provenientes del Oeste, esto además ayuda a evaporar las aguas superficiales, lo que transfiere aire cálido y húmedo a las costas del Norte de Europa.

Por esta razón, el clima europeo se mantiene varios grados, por sobre lo que sería normal, en esas latitudes (hasta 20° Celsius más altas que en Norteamérica). En este proceso el agua se toma más densa y más fría, hundiéndose al SE de Groenlandia hasta unos 1500-2000 metros de profundidad y a un asombroso caudal de 20.000 millones de litros por segundo, para retomar hacia el Sur como una fría corriente submarina.

Hace muchos miles de años la Comente del Golfo no llegaba tan al Norte y al Este, puesto que las aguas frías del Ártico (y los témpanos de hielo) descendían libremente, y muy próximos a las costas del Labrador. En un proceso de derretimiento de esos témpanos al chocar contra el agua cálida y derretirse, se comenzaron a formar los Grandes Bancos, con el aporte sedimentario de fango y piedras contenido en los hielos flotantes de origen continental. Allí se formó una barrera que, en gran parte desvía el flujo de las aguas y los hielos más al Sud-sudeste del Mar de Labrador.

Las edades glaciales comenzaron cuando el agua de la Corriente del Golfo interrumpió su flujo o no llegó tan al Norte, permitiendo que los vientos helados y la nieve de las zonas árticas se extendieran por el Norte de Eurasia y Norteamérica, conformándose una capa de hielo que cubrió completamente vastas regiones, con un espesor de varios cientos de metros y durante tiempos que oscilaron entre muchos cientos a más de mil años de años, según la glaciación de los distintos períodos que se sucedieron a lo largo de 650.000 años. Otra de las características de las glaciaciones es que la acumulación masiva de hielo en los continentes, produjo un importante descenso en el nivel de los mares.

Desde hace varios años se han ido acumulando pruebas sólidas que indican una

tendencia a que este fenómeno se repetirá, paradójicamente como efecto del calentamiento global. Las razones son las siguientes:

Durante las últimas décadas, y en valores crecientes, han aparecido en el Atlántico Norte gigantescos ríos de agua dulce que fluyen hacia el Sur, en una capa de al menos tres metros de espesor. Naturalmente, esta agua dulce tiene un origen: el derretimiento de los hielos en el Ártico, Norte de Canadá y Groenlandia. Esta agua dulce y menos densa, se encuentra con la Corriente del Golfo, se mezcla con sus aguas enfriándola y termina por frenarla o desviarla, no permitiendo que cumpla su ciclo de hundimiento y retorno, como se explicó anteriormente. En cierto punto, el sistema podrá detenerse por completo.

En febrero de 2001, el oceanógrafo británico Bob Dickson, presentó la noticia en una conferencia científica realizada en Hawái, y allí se comprobó que esto constituía el mayor de los cambios profundos observados en la oceanografía. La preocupación en el ámbito científico se transformó en alarma cuando, con el correr de los años, el seguimiento del fenómeno demostró que no disminuía, sino que, por el contrario, tiene una permanente tendencia a aumentar. Ya a fines de 2002, termografías obtenidas desde satélites, mostraban claramente que el área invadida por esa agua dulce y fría había sobrepasado el Mar de Labrador, invadiendo las aguas profundas de todo el Atlántico Norte subtropical.

Y aquí viene otra paradoja, o si se quiere, la continuación de la primera: en tanto el planeta en su conjunto se calienta en fracciones de grado cada año, el Atlántico Norte podría enfriarse 6,5° Celsius en una década o menos. Una vez más, los oceanógrafos y meteorólogos, centran su preocupación en el hecho del rápido desenvolvimiento del

fenómeno, puesto que se sabe lo que ha ocurrido en el pasado y en circunstancias similares.

Un caso que puede proporcionar datos importantes de lo que puede pasar, perfectamente estudiado, aconteció durante la última era glacial, 11.000 años atrás. A fines de esa glaciación los hielos se iban retirando del continente americano y había una enorme masa de ellos, aproximadamente donde hoy están los Grandes Lagos, cubriendo una superficie mucho más grande que éstos; el extremo oriental llegaba hasta las costas del noreste de EE.UU. y del este-sudeste de Canadá. Durante el proceso de derretimiento, en el centro del campo de hielo se formó un lago colosal, contenido por los altos bordes de hielo que lo circundaban. Inevitablemente la fusión continuó, ayudada por una Corriente del Golfo que ejercía un efecto progresivo cerca de las costas norteamericanas, avanzando cada vez más y más, y transfiriendo parte de su calor al aire. Por ese lado es que se produjo el rompimiento del enorme dique de hielo y se derramaron al océano miles de millones de metros cúbicos de agua dulce y fría. Primera consecuencia: se formaron los Grandes Lagos y el Río San Lorenzo. Segunda consecuencia: la masa de agua del deshielo se vertió precisamente contra la Corriente del Golfo y detuvo el sistema de circulación. Tercera consecuencia: se reinició una era del hielo que perduró entre 900 y 1.000 años más.

Actualmente no hay un lago de esas características en el centro de Norteamérica, pero tenemos enormes cantidades de hielo derritiéndose en el Ártico, Groenlandia y Canadá, y el efecto sería prácticamente similar.

Gran número de científicos están de acuerdo en que las condiciones están dándose para que, luego del calentamiento, se

produzca otro prolongado enfriamiento o pequeña edad de hielo, aunque no se proyecta que vaya a haber una espesa capa de hielo como la que cubrió el Hemisferio Norte hace 11.000 años. No obstante, el fenómeno podría hacer bajar las temperaturas medias en 2,8° Celsius en gran parte de Norteamérica y 5,5° Celsius en el norte de Europa y Asia.

Según el Dr. Terrence Joyce, Director del Departamento de Oceanografía Física de Woods Hole, este proceso: «Podría ocurrir dentro de 10 años. Una vez que esto suceda podría demorar cientos de años en revertirse». En el año 2002, la Academia Nacional de Ciencias de los EE.UU, elaboró un informe titulado «Acerca de los cambios climáticos: sorpresas inevitables», donde estima que la caída en las temperaturas de las magnitudes señaladas anteriormente significaría, sólo en pérdidas para la agricultura de las zonas afectadas, entre 100.000 y 250.000 millones de dólares. Los costos ecológicos, las emergencias y convulsiones sociales y demás daños, no se pueden cuantificar. Dice también que el motivo para que se produzcan efectos tan dramáticos a causa de estas oscilaciones climáticas es simple: los cambios súbitos del clima provocan muchos más trastornos que los lentos. Los seres humanos, la fauna, la vegetación y la economía que depende de ellos, son comparables a los ríos, continúa el informe. «Por ejemplo, la crecida de las aguas de un río genera pocos problemas hasta que se produce su desborde, después del cual pueden romperse los diques y ocurrir una inundación masiva. Muchos procesos biológicos sufren alteraciones en determinadas condiciones de temperatura y precipitación».

Si bien es cierto que, debido a que la dinámica del clima es sumamente compleja, resulta difícil asegurar cómo se desa-

rollará un enfriamiento rápido del Atlántico Norte, resulta indudable que para activar esto ya tenemos encendido el fulminante del calentamiento global.

Observando el panorama desde este rincón del mundo podemos interrogarnos en qué nos afecta o nos va a afectar esta crisis climática. Algunos, muy probablemente la mayoría, no consideran relevante lo que ocurre fuera de nuestro ámbito inmediato, y sobre lo futuro... ya se verá.

Las estadísticas nacionales, tomadas desde hace más de un siglo, confirman - no podía ser de otro modo - el aumento de los registros térmicos promedio-anuales, con una tendencia creciente en los últimos años. Lo mismo ocurre con los datos estadísticos de precipitaciones y con el aumento del nivel del mar. Conviene analizar cada uno de estos puntos y sacar conclusiones dentro del contexto.

En casi un siglo, la cantidad de lluvias se incrementó un 20% en el Uruguay. Aumentando su frecuencia y volumen en las estaciones de otoño y, particularmente, de primavera, según datos de 20 años hasta ahora. Asimismo, la extensión estacional ha sufrido modificaciones, consecuentes con la elevación de las temperaturas medias. En el mismo período compendiado, se observa un aumento del nivel del mar de más de 10 cm. El caudal del Río Uruguay a sufrido un aumento de 30% en la media anual, circunstancia que podría darse con otros cursos de agua, como razonable asociación.

Los pronósticos locales para poco menos de 15 años indican un aumento sobre los valores actuales de: 0,3° a 0,5° centígrados de las temperaturas medias (con mayor incidencia en el norte); de 5 a 10 cm. en el nivel medio del mar, de 2,5% promedio en las precipitaciones, aunque en el centro y oeste serían porcentajes bastante mayores.

¿Tendremos un país con veranos más prolongados y calurosos, incrementándose el turismo? Parece una excelente noticia. ¿Más lluvias, con ventajas para la producción agrícola, forestal y generación hidroeléctrica? Muy bien. ¿Invierno más cortos y benignos? Más buenas noticias.

Estudiemos cm preguntas en un sentido más amplio.

Con el aumento de las temperaturas ya están sucediendo algunos acontecimientos que indican por qué camino vamos. El incremento térmico, entre otras cosas, ocasiona imprevisibles (o ya no tanto) desajustes en el ecosistema. Esto viene ocurriendo desde hace tiempo en todo el mundo y sería insensato pretender que «aquí esas cosas no pasan». Una importante consecuencia de los cambios que se están verificando en los ecosistemas es la desaparición de especies que se aclimatan o migran estacionalmente por encontrar las condiciones más favorables de determinadas zonas; si el clima cambia y desaparecen las especies autóctonas, es ley natural que ese nicho ecológico lo ocupen otros individuos. Otro punto: en los climas más cálidos y húmedos se encuentra el hábitat, con mayor variedad y cantidad de especies que causan diversas afecciones a la salud humana, desde virus hasta vertebrados. En muchos lugares del globo han aparecido enfermedades endémicas nunca antes vistas, transmitidas por agentes o vectores extraños a los ecosistemas locales; Uruguay no es una excepción a efectos de este tipo y algún indicio ya se está advirtiendo. Si acaso se han hecho, no se conocen estudios del impacto climático (sumado al de contaminación proveniente de la Cuenca del Plata y a la depredación) en el medio marino de nuestras aguas territoriales y especialmente en la Zona Común de Pesca, donde la Corriente de Malvinas, de aguas frías,

es fundamental para el sustento y migración de importantes especies para la industria pesquera.

El esquema hídrico del país, extenso y ramificado, está adaptado a miles y miles de años de ciclos pluviales que ahora se han desfasado en volumen, tiempo y espacio. En el momento de escribir estas líneas en gran parte del país hay desbordes de ríos e inundaciones con cientos de personas desalojadas. Se dirá que estos acontecimientos se han dado desde mucho tiempo atrás. Pero una cosa son las inundaciones extensas o las fuertes tormentas subtropicales que ocurren excepcionalmente cada 40 o 50 años y otra muy distinta sufrir estos fenómenos con mucha mayor periodicidad.

El aumento del nivel del mar, actual y pronosticado, parece no ser de gran trascendencia, pero esas cifras como en el resto y a la luz de revaluación hacia arriba en medios científicos mundiales a medida que los acontecimientos determinan una profundización de la crisis climática, debe ser estudiado tomando en cuenta el contexto dentro del cual se encuentra este fenómeno. Considerando los valores mínimos, hay que sumarlos a otros factores para captar la verdadera dimensión del asunto. El caudal promedio del Río Uruguay es hoy un tercio mayor de lo que era hace unos cuantos años. Otros ríos que conforman la cuenca platense están en similar situación. Esto, significa que en los momentos de mayor flujo hídrico se suma un aporte excepcional de aguas al Río de la Plata. Si observamos una carta del estuario, rápidamente lo podemos comparar con un embudo, con su parte más estrecha en la confluencia de las desembocaduras de los ríos Paraná y Uruguay, y la parte más ancha abierta hacia el océano, con su eje orientado al SE. También debemos tomar en cuen-

ta las profundidades medias, no muy grandes, que tiene el estuario. Con la conjunción de mayor descarga hídrica y un nivel medio del mar algo superior, sumado a vientos fuertes y sostenidos. del SE, se tienen las condiciones óptimas. para causar una considerable crecida que impacta sobre las costas, en particular las zonas bajas (desembocaduras de ríos y arroyos, humedales, barras de lagunas costeras, etc.); hecho que tiene antecedentes varios en los últimos años. Por ejemplo, la zona costera de Montevideo presenta puntos críticos, no solamente por ser bajos, sino por los efectos de erosión y derrumbe que se ocasiona en ciertos sectores de relleno, como en la Ram-

bla Sur, etc. El área portuaria tiene también puntos vulnerables, dentro de las que se pueden mencionar las obras de contención del oleaje y los vientos, y la exposición que presentan algunos sectores de amarre y/o fondeo.

El Río de la Plata es conocido desde ha mucho por sus cambios violentos de humor. Con los desajustes que se están produciendo en las condiciones climatológicas y la severidad que han adoptado esos cambios, sería prudente repensar algunos de los sistemas actuales de tráfico acuático, que en un futuro no muy lejano resultarían impropios para operar con eficacia y seguridad.



MONTEVIDEO CUARENTAY CUATRO AÑOS DESPUÉS

Capitán de la Marina Mercante Emilio FERNÁNDEZ

Miembro de la R.L.N.E.

Historiador. Director de la Revista "Proa".

El 24 de diciembre de 1959 el buque escuela "Alonso de Ojeda", de la Empresa Nacional ELCANO, de la Marina Mercante Española, al mando del capitán Joaquín Sopelana y con Gonzalo Rodríguez como primer Oficial y Jefe de estudios, en el cual yo iba embarcado como Alumno de Náutica, fondeó en la rada exterior del puerto de Montevideo, en espera de atraque.

Transportábamos en nuestras cinco bodegas 7.300 T. de sal gruesa a granel con destino a la industria frigorífica de Montevideo, que habíamos cargado en San Fernando y Torrevieja.

El "Alonso de Ojeda" de propulsión a motor y su gemelo el "Pedro de Alvarado", de propulsión a vapor (para facilitar las prácticas de los alumnos de Máquinas), habían relevado de su función de buques escuela de la Marina Mercante a los viejos motoveleros "Cruz del Sur" y "Estrella Polar". Sus principales características eran: Eslora máxima 131,50 m; Manga 17,20 m; Puntal a la cubierta shelter 10,83 m; Calado medio en carga 7,48 m; Peso muerto 7410 T.; Desplazamiento a máxima carga 10.900 T.; Velocidad a plena carga 16,5 nudos. Estos barcos, al estar contruidos como buques escuela, estaban habilitados para llevar 12 alumnos de Náutica y 12 de Máquinas en camarotes dobles. Tenían salón con capilla, pues inicialmente llevaban capellán, así como aulas, enfermería, también inicialmente llevaban médico y A.T.S., aunque posteriormente solo quedó el A. T. S. y comedor cafetería de alumnos. Esta-

ban dotados de los mejores adelantos técnicos, tanto náuticos como mecánicos, para la mejor formación de sus alumnos.

El 25 de diciembre entramos en la dársena 2 del puerto de Montevideo, y volvimos a fondear en espera de atraque, que se demoró hasta el 19 de enero de 1960, debido a problemas laborales de los estibadores con nuestro consignatario a causa de la carga que tenían que manipular: sal a granel. La descarga finalizó el 28 de enero y partimos con rumbo a Rosario de Santa Fe, a orillas del Río Paraná. Habíamos permanecido en Montevideo 35 días, en los que nos hizo un tiempo magnífico al haber coincidido con el verano austral.

Aunque Uruguay, palabra de origen guaraní, que significa río de los pájaros pintados, fue descubierto en 1516 por Juan Díaz de Solís, no fue hasta 1726 que Montevideo fue fundada con familias canarias y porteñas por el Gobernador y Capitán General del Río de la Plata, el vasco Bruno Mauricio de Zabala, a instancias del Rey Felipe V, como bastión defensivo y afirmación de la soberanía española de aquel territorio al oriente del Río Uruguay, contra las incursiones navales de portugueses, franceses e ingleses. Este hecho se conmemora con una estatua del fundador en una plaza que lleva su nombre dentro de la ciudad vieja. Su escudo está formado por láminas de agua, sobre las que se asienta un cerro y sobre éste un castillo y rodeándolo todo un lema que dice "Con libertad ni ofendo ni temo". La circunstancia de estar

este territorio al Este del río Uruguay, frontera con Argentina crea un sentimiento nacionalista en la población que les hace llamarse los orientales y ser diferentes a argentinos y brasileños.

Es el motivo por lo que el país se llama oficialmente República Oriental del Uruguay.

Salvo el paréntesis de algunos meses en 1807, que Montevideo permaneció bajo ocupación inglesa, la soberanía española duró hasta 1811, año en el que se inició el proceso de Independencia, auspiciado por el prócer oriental General José Gervasio Artigas, quien se había formado militarmente en el Cuerpo de Blandengues de la Frontera, creado en 1797. Sin embargo, en 1816 tiene lugar la invasión portuguesa, llamando a la provincia oriental “Provincia Cisplatina”. Al independizarse Brasil de Portugal siguió el dominio del imperio brasileño, que duró hasta el 27 de agosto de 1828. Previamente, el 19 de abril de 1825 se había producido el desembarco de los Treinta y Tres Orientales, al mando del General Juan Antonio Lavalleja, que comenzaron la lucha libertadora contra el imperio brasileño. El 25 de agosto de 1825 tiene lugar la declaración de la Independencia y el 18 de julio de 1830 la jura de la Constitución.

Desde el punto de vista de la geografía física, Uruguay es un país de grandes llanuras -el punto más alto es el Cerro Catedral con 501 m. de altura; el suelo muy fértil, clima templado y agua abundante. Es el primer país de habla hispana del continente americano que recibe los rayos del sol al orto. Por eso aparece el sol en el recuadro superior izquierda de su bandera nacional, que es blanca con cuatro bandas anchas azules.

Durante nuestra larga estancia en Montevideo, tanto Oficiales como Alumnos fui-

mos recibidos con los brazos abiertos, agasajados y homenajeados continuamente. La prensa local se hizo eco de nuestra presencia, nos visitaron el Embajador de España y distintas autoridades locales. Los Centros Español y Gallego nos organizaron la fiesta de fin de año de 1959, y posteriormente una jornada festiva en la playa de Lagomar, 22 Km al este de Montevideo, donde jugamos al fútbol, nos bañamos y para nuestra sorpresa, descubrimos que todavía allí el agua era semi dulce y finalmente nos asaron una res en la misma playa de la que todos dimos buena cuenta. Aprendí allí el significado de la palabra “chinchulines”.

Montevideo era una ciudad rodeada de playas dentro de su perímetro urbano, destacando la de Pocitos, que corresponde al señorial barrio del mismo nombre y la de Ramírez, junto al parque Rodó. Tanto la ciudad vieja que corresponde a la época colonial, como la ciudad nueva estaban trazadas a cuadrícula y esta última con amplios bulevares y avenidas. Del puerto nacía la Rambla que iba bordeando la costa en dirección al este y terminaba 22 Km después en la desembocadura del Arroyo Carrasco, cercano al aeropuerto del mismo nombre. La arteria principal era la Avenida del 18 de Julio que nacía en la Plaza Independencia, presidida por una estatua del General Artigas, donde estaba el palacio del Gobierno, el palacio Salvo que era el edificio más alto de Montevideo y muy cercano el teatro Solís, magnífico edificio ahora en restauración, símbolo de la época del esplendor económico de este país. En esta plaza estaba en aquella época el Café Sorocabana, que nos sirvió tantas veces de recalada, cuando íbamos de retirada a bordo, pero que ahora ya no existe.

En la Avenida del 18 de Julio estaban asentados los principales diarios del país,

así como los mejores cines, teatros y edificios comerciales. Igualmente la Universidad de la República y la Biblioteca Nacional, presidida por las estatuas de Cervantes y Sócrates.

Montevideo, en aquella época, estaba unida con Buenos Aires por un servicio de hidroaviones que amaraban casi al lado nuestro, con un estruendo que nos llamaba mucho la atención. Por la noche la conexión se hacía a través del vapor de la carrera con dos vetustos buques de pasaje; el Ciudad de Montevideo y el Ciudad de Asunción. Este último tuvo un accidente muy grave con bastantes muertos el 11 de julio de 1963. Ahora las conexiones marítimas se hacen a través del servicio llamado BuqueBus. Las conexiones aéreas se hacen a través del puente aéreo con modernos aviones.

Aunque las labores docentes y de mantenimiento del “Alonso de Ojeda” no se interrumpieron durante nuestros 35 días de estancia allí, creo que todos aprendimos además, una lección muy importante considerando el “tempo” político, laboral, docente y religioso de la España de 1960, en la que predominaba un integrismo monolítico. Una muestra: al “Alonso de Ojeda” con matrícula de Cádiz y por tanto dependiente del Almirante Jefe de la Zona del Estrecho y por orden de éste, le fueron desmontadas las puertas de los camarotes de los Alumnos, posiblemente para mejor salvaguarda de nuestras almas. Nuestra intimidad estaba protegida únicamente por una cortina.

En Montevideo descubrimos que existían los partidos políticos, y que gobernaba el que sacaba más votos en unas elecciones generales, que se convocaban periódicamente. Y que el partido en la oposición criticaba al gobernante y había prensa sin censura, donde los periodistas tenían

libertad de expresión. También había libertad del derecho de huelga y de manifestación y libertad religiosa. Había iglesias de distintas confesiones cristianas y hasta había una catedral anglicana “The Trinity Church”, que estaba en la Plaza de España y las películas se daban sin censura en versión original y con subtítulos. Allí vimos, por primera vez, documentales del holocausto judío en los campos de exterminio nazis. Y además resultaba que el pueblo uruguayo era pacífico y no corría peligro con tantas libertades. Uruguay era conocida como la Suiza americana.

Un último apunte de aquella época. A pesar de haber transcurrido 20 años desde la voladura del acorazado de bolsillo “Admiral Graf Spee” (17 de diciembre de 1939), en las afueras del Puerto de Montevideo por su comandante el Capitán de Navío Hans Langsdorff, como consecuencia de los daños sufridos en la batalla del Río de la Plata y su imposibilidad de repararlos en los tres días que le concedió el gobierno uruguayo, todos los kioscos y librerías de Montevideo tenían postales y fotografías del buque saliendo del puerto, de los cientos de miles de montevideanos que fueron a verlo, del barco estallando y de los marineros alemanes volviendo en botes al buque mercante auxiliar “Tacoma”. Había sido un hecho impactante en la historia del Uruguay y todavía se recordaba. Uruguay había incautado en 1942 a Alemania al “Tacoma”. Este barco estaba atracado muy cerca de nosotros y lo veíamos todos los días. Entonces se usaba como prisión militar para reos con penas leves. Posteriormente se usó para reos civiles igualmente con penas leves.

Cuando el 29 de enero de 1960 entré de guardia a las 00 horas rumbo a Rosario y pude aún ver el resplandor de las luces de Montevideo, atenuándose poco a poco por

la popa, sentí, como todos mis compañeros, a la vez, una profunda tristeza por abandonar un sitio donde habíamos sido tratados tan magníficamente y un agradecimiento por todo lo que allí habíamos aprendido. En ese momento me hice la promesa de que algún día volvería a esa ciudad.

Este año, el 2004, una vez alcanzada la jubilación pude cumplir mi promesa, que no me había sido posible hacer mientras estuve en activo. A principios del mes de marzo y cuarenta y cuatro años después, durante una semana tuve la oportunidad de volver a pasear por Montevideo.

Ha sido emocionante volver a recorrer la Avenida 18 de Julio, donde por cierto al pillarme en período electoral español pude ver caravanas automovilísticas del P.P. y del P.S.O.E., solicitando el voto a los residentes españoles. En la Plaza Independencia han añadido al monumento a Artigas, un mausoleo donde se guardan en un cofre los restos del prócer, velados por dos soldados del cuerpo de Blandengues con su uniforme característico. La prolongación de esta avenida hacia el puerto, al otro lado de la puerta de la Ciudadela, es una calle que se llama peatonal Sarandí, llena de restaurantes y con mucha vida nocturna los fines de semana. Sigue hasta la Plaza Matriz donde está la Catedral metropolitana y el edificio del Cabildo y termina en la esollera Sarandí, que es uno de los rompeolas del puerto.

He vuelto a recorrer las calles de la ciudad vieja por donde subíamos a la Plaza Independencia, Ciudadela, Florida, Juncal, y a pasear por la parte del puerto que dejan visitar, el mercado del Puerto, lleno de restaurantes asadores donde se come magníficamente, el edificio de la Aduana, la terminal del vapor de la carrera, ahora del BuqueBus, a cuya entrada yace una de las anclas del Graf Spee. Recientemente han

instalado también el telémetro de este buque que acaban de sacar del lecho del Río de la Plata. Hay un plan para tratar de recuperar la mayor parte de sus restos.

El viejo “Tacoma” fue desguazado hace un par de años, pero curiosamente sus presos fueron trasladados a un viejo edificio cercano al puerto, que se llama también C.R. Tacoma en su memoria.

He paseado por el parque Batlle y Ordóñez con su monumento a La Carreta y el estadio de fútbol del Centenario donde juegan Nacional y Peñarol, y por el parque del Prado con su monumento a La Diligencia y por el parque Rodó con su patio andaluz. He visitado el Museo Municipal de Bellas Artes con cuadros principalmente de motivos históricos de Juan Manuel Blanes, uno de los pintores uruguayos más famosos. A espaldas de este museo hay un jardín japonés.

He bajado por las escaleras del Palacio Legislativo, un espléndido edificio inaugurado el 25 de agosto de 1925. He vuelto a ver la magnífica panorámica de la ciudad y su bahía desde la fortaleza del Cerro con su faro (3 destellos blancos cada 8 segundos) y su museo militar. Me he bañado otra vez en la señorial Playa de Pocitos con agua dulce del Río de la Plata. Playa habilitada para el baño, pero con un consejo: no se recomienda el mismo 24 horas después de un día de lluvia, dado su carácter fluvial. He recorrido la feria de Tristán Narvaja que se celebra los domingos en esa calle, perpendicular a 18 de Julio y que es parecida al Rastro madrileño, donde se puede encontrar lo más imaginable.

He comprobado que muchos montevideanos caminan con sus termos y sus mates tomando su infusión de hierba mate. Y que muchos otros, de todas las edades, hacen sus ejercicios físicos principalmente en los parques y en las ramblas. Y que hay un gran número de librerías en la ciu-

dad, lo que indica el alto nivel cultural de sus habitantes.

También y lamentablemente, he podido comprobar en alguna zona de la ciudad, el barrio portuario principalmente, los estragos causados por la larga crisis económica que han padecido los países de Latinoamérica durante muchos años. Edificios de aspecto señorial totalmente abandonados, otros cuya construcción lleva muchos años paralizada, obras de restauración que se eternizan. No obstante, parece que ya se empieza a vislumbrar la luz al final del túnel y hay un plan de regeneración del Intendente Municipal (Alcalde) sobre esta zona. Por cierto que delante del Palacio Municipal hay una reproducción de la estatua del David de Miguel Ángel en bronce.

He podido admirar el nuevo orgullo de la ciudad, la torre ANTEL de telecomunicaciones, con sus 36 pisos y 160 m. de altura, que con la antena llega hasta los

200 m., del arquitecto uruguayo Carlos A. Ott, autor también de la Ópera de la Bastilla en París.

Pero lo que no han cambiado han sido las proverbiales características del pueblo uruguayo: su pacifismo, su simpatía, su amabilidad, su cordialidad, su cariño hacia todo lo que viene de España. Es realmente un país entrañable, lo he vuelto a experimentar y nuevamente he vuelto a quedar agradecido. Ha merecido la pena la larga espera.

Para acabar, también ha sido grato comprobar que, al estar en el hemisferio Sur, lucía por la noche en el cielo majestuosa la constelación de la Cruz del Sur. Y que la luna en cuarto creciente tiene forma de “C” y que el remolino del desagüe del baño gira en sentido contrario a las agujas del reloj, al igual que la circulación de vientos en los anticiclones. Justo al revés que en el hemisferio Norte.



ARTIGAS Y LA GUERRA DE CORSO

Una lección de coherencia entre política, estrategia y táctica

Capitán de Fragata (CG) Alejandro Laborde Fonrat

Transcripción de la Conferencia pronunciada el 3 de noviembre de 1994, en el Instituto Uruguayo de Estudios Geopolíticos. El autor de este artículo prestó servicios en distintas unidades flotantes y terrestres de la Armada, habiéndose desempeñado como 2º Comandante del Buque de Apoyo Antártico y Oceanográfico “Cte. Pedro Campbell”, y como Comandante del Balizador “Sirius”. Se graduó como Oficial de Estado Mayor en el Instituto Militar de Estudios Superiores. Fue profesor en la Academia de Guerra Naval y en la Escuela Naval de asignaturas relacionadas con las operaciones navales, y conferencista sobre esa materia en el Instituto Militar de Estudios Superiores y en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. Articulista sobre temas navales, antárticos e históricos, sus trabajos han sido publicados en distintas revistas nacionales dedicadas a esas materias. Es autor, en forma conjunta, de las obras: “Uruguay, la guerra y el mar”, premiado con una mención especial en el concurso “Armada Nacional” en 1984, y “Nuestra guerra solitaria”, publicado por el Departamento Editorial del Centro Militar. Fue miembro del Centro de Estudios de Historia Contemporánea, alumno de la Licenciatura de Historia de la Facultad de Humanidades de la Universidad de la República, e integra la Subcomisión de Investigaciones Históricas de la Liga Marítima Uruguaya. Integra también desde sus inicios en 1988, la Comisión Editorial de la Revista Naval. En la actualidad presta servicios como Comandante del ROU “Vanguardia”.

INTRODUCCIÓN

Al pensar en un Artigas geopolítico, podría creerse que las cuestiones marítimas y navales no tuvieron peso suficiente en el transcurso de los acontecimientos que rodearon su acción política y militar.

La batalla de Las Piedras, el Sitio de Montevideo, el Éxodo, el establecimiento de su cuartel general en Purificación, el Reglamento de Organización de la Campaña, son

algunos de los hechos más recordados, que resaltan el enfoque de una perspectiva terrestre dentro del análisis histórico.

Sin embargo, la consideración hacia las realidades marítimas, no solo no estuvo ausente en la concepción geopolítica artiguista, sino que ocupó un lugar preponderante que atendió a la totalidad del poder marítimo, incluyendo a la marina mercante, los asuntos portuarios, de navegación, de comercio marítimo internacional y tam-

bién la marina de guerra y sus acciones en distintos teatros de operaciones, tanto en el espacio defensivo local, como en su proyección internacional contra los intereses marítimos enemigos en alta mar.

Los aspectos estratégicos y económicos de esta última modalidad de acción, llamada genéricamente “guerra de corso”, serán el motivo central de esta exposición.

La anterior mención de distintos hechos relacionados con los asuntos marítimos, resulta significativa para demostrar la existencia por parte de Artigas de una verdadera política al respecto, particularmente al ser analizados en su desarrollo y a la luz del estudio de los documentos de la época, en los que, como veremos posteriormente, regulaba su proyección y acción.

No hay posibilidad de ninguna política que no vea la realidad a través de los ojos de la geografía y de la historia, por lo que para analizar al Artigas geopolítico (en este caso particular podríamos decir oceano-político) es necesario repasar brevemente cual era la situación de los parámetros históricos, geográficos y políticos de su tiempo.

SITUACIÓN HISTÓRICO GEOGRÁFICA DE LA BANDA ORIENTAL A COMIENZOS DEL SIGLO XIX

Un distinguido historiador compatriota ha definido para nuestro territorio la triple y permanente condición de pradera, puerto y frontera.

Las dos primeras funciones, pradera y puerto, son la derivación inevitable de la geografía: por una lado la pampa húmeda, fábrica natural de alimentos que rinde a la par de las mejores en el mundo y por otro, la puerta de entrada y cabeza natural del

hinterland que definen el Río de la Plata y sus grandes afluentes.

La característica de frontera surge de la acción humana y es consecuencia de los sucesivos traslados que sufrió la línea demarcatoria entre los dominios españoles y portugueses, conviniendo al territorio actual de nuestro país en “zona de marca” de aquellos dos grandes imperios.

Si esos tres factores, pradera, puerto y frontera, pautaron el desarrollo histórico de nuestro pueblo, resulta indispensable entonces, recurrir al auxilio del estudio de ese proceso para verificar como funcionaron dichos datos en la realidad política.

La historia marítima nacional es breve, debido fundamentalmente a la retracción de sus habitantes, más dedicados a su espacio terrestre que al horizonte marino.

No es de extrañar, sin embargo, esta falta de vocación hacia el mar, ya que las óptimas condiciones que se ofrecían a los pobladores de la Banda Oriental favorecían esa perspectiva terrestre.

Ante lo fácil de la vida campera, no existía necesidad de la dura opción del mar y el gaucho, “marinero convertido en jinete”, constituyó, a su tiempo, el arquetipo nacional que dominaba con su cabalgadura los enormes espacios de la llanura desierta y tenía a su disposición todos los recursos de la economía pecuaria.

Su relación inicial se produjo con la estancia cimarrona, que conjuntamente con el matadero y el saladero integraban el rudimentario pero suficiente sistema económico de la época.

Por otra parte el cuero era un material imprescindible para la tecnología de aquel entonces, por lo que la economía de la Banda Oriental estaba en excelentes condiciones de intercambio con los mercados internacionales, para conseguir los insumos provenientes de ultramar.

La carne, de más está decirlo, era el elemento principal de la dieta de la población, que completaba con el mate, su alimentación carnívora.

En estas condiciones, la atención hacia el mar era innecesaria y por mucho tiempo así se mantuvo, marcando el predominio de la función pradera.

Pero la geografía fue imponiendo lentamente el constante rol de las aguas como medio de comunicación y así, el asentamiento en el medio oriental de actividades marítimas, creó una nueva perspectiva.

La corona española apreció nítidamente el valor del Río de la Plata y en especial de su costa Norte, provista de dos puertos: Montevideo y Maldonado.

En el primero abrigo ideal para una escuadra, se dio asiento al apostadero que dominaría todo el Atlántico Sur. incluyendo la costa africana y por el Pacífico la parte Sur de la costa chilena. En el puerto esteño, mientras tanto, se estableció la Real Compañía Marítima, que dedicada a la caza de mamíferos acuáticos en islas, aguas y tierra firme austral, complementaba en lo productivo comercial, el poderío militar del apostadero.

El perfil de la costa, la función puerto, complementó entonces la función pradera en una singular simbiosis, ya señalada por Hernandarias, quien visionariamente en 1608 había precisado las maravillas del territorio y la importancia de los puertos de Montevideo y Maldonado.

Al culminar el siglo XVIII, Montevideo era una ciudad eminentemente marítima, con una flota naviera privada que desarrollaba una actividad importante.

El estamento mercantil montevidiano tenía en el mar su objetivo fundamental porque Montevideo, al igual que hoy, era un puerto de ultramar, pero era también un puerto de cabotaje para el tránsito de mer-

caderías por el río Uruguay al litoral oeste de la Banda Oriental, y por el Paraná y el Paraguay, la ruta de la Hidrovía, a los puertos argentinos y paraguayos.

En cuanto a la condición militar del puerto de Montevideo, la incipiente organización naval, creada a partir del Apostadero, fue evolucionando hasta constituir una escuadra de relativa importancia, que constituyó una fuerza significativa frente a los cambios políticos acaecidos a partir de mayo de 1810.

Pero además de su trascendencia en el plano naval, la acción del apostadero tuvo consecuencias en el plano político, ya que sin la fidelidad de Montevideo a Fernando VII, no hubiera habido centro de resistencia militar y política de la Corona española, y por ende, tampoco habría existido razón para solicitar la intervención portuguesa, renovando las seculares apetencias lusitanas. De igual forma quizás no hubiera plasmado como tal la existencia de la causa artiguista, símbolo de las ideas federales y autónomas, y en última instancia, uno de los elementos diferenciales de la identidad nacional del Estado Oriental.

SITUACIÓN POLÍTICA

Son conocidos los hechos políticos que determinaron la organización de la guerra de corso contra la navegación portuguesa.

Aquel don Juan VI de Portugal, que había sido forzado al abandono de Lisboa para radicarse en Río de Janeiro, enconado por las decisiones del Congreso de Viena que no habían satisfecho sus expectativas de reivindicación como potencia europea principal, influenciado por condicionantes políticas de orden interno que impulsaban al Brasil como potencia americana, comenzó a desarrollar una política internacional tendiente a consolidar su reino en el escenario de América.

Así pues, la situación política y la visión de sus gobernantes llevaron al Brasil a retomar la ruta tradicional de la cancillería portuguesa, iniciada en Tordesillas, que tuvo a la Colonia del Sacramento como mojón de sus ambiciones platenses.

Una clara visión geopolítica indicaba la necesidad de dominar el Río de la Plata, como forma de tener la llave de comunicación hidrovia con sus territorios interiores, a los cuales de otra manera solo podía accederse por vía terrestre con inmensas dificultades.

Los apremios militares de España en 1811, y el extravío de los dirigentes porteños, le dieron nuevamente la oportunidad de intervenir en el Río de la Plata, ocupando el territorio de la Banda Oriental.

El armisticio de Elío con la Junta bonaerense, llevó también al retiro de las fuerzas portuguesas que habían sitiado Montevideo, a través de un tratado por el que el gobierno de Juan VI se comprometía a ayudar a Buenos Aires, si se producía un intento de recuperación por parte de España de los territorios del Virreinato. La puerta quedaba abierta.

A partir de 1815, el proceso revolucionario había entrado en una fase crítica, en la que chocaban dos corrientes: la unitaria representada por Buenos Aires, que procuró el logro del protectorado inglés en los territorios del virreinato primero, y luego intentó restituir la monarquía en el Plata, confiándola a un príncipe de la casa de Braganza y la federal, representada por Artigas y su liga de provincias, que pretendía establecer un sistema político autónomo y federativo, de raíz hispánica, revalorizando los viejos principios de los fueros de las Cortes y los Municipios de tradición española e hispanoamericana.

La anarquía política resultante de esta situación de enfrentamiento, sumada a las

intrigas de dos personajes que actuaron en Río de Janeiro en representación de intereses inconfesables, un argentino. Manuel García, y un oriental. Nicolás Herrera, allanaron el camino y estimularon el propósito portugués, ya existente, de invadir nuevamente el territorio de la Banda Oriental.

El 20 de enero de 1817, las tropas de Lecor penetraron en Montevideo, haciendo efectiva una ocupación que duraría más de una década y que tan profundas consecuencias tendría en el destino nacional.

ESTRATEGIA NAVAL ARTIGUISTA

Toda estrategia militar, es decir, el empleo de los medios que se poseen para alcanzar los objetivos que han sido fijados por la política, está condicionada por la dependencia del uso del espacio geográfico en caso de guerra.

Así, en el caso de la estrategia naval, se establece una clara diferencia entre las naciones marítimas y las continentales. Las primeras, necesitan el dominio del mar, lo cual implica conseguir su libre utilización en su función de vía de comunicación, lo que se logra a través de la existencia de un poder marítimo asentado sobre una poderosa fuerza militar oceánica, una numerosa flota mercante, y bases navales tanto metropolitanas como ultramarinas, para el sostén logístico de ambas.

Los estados continentales, por el contrario, no necesitan del dominio del mar, ya que su enclave territorial, o las características del mismo, les permiten mantener su esfuerzo de guerra con los recursos de su propio territorio, por lo que su acción naval debe dirigirse a negar o impedir el libre uso del mismo por parte del enemigo.

Resulta evidente entonces, que para determinar la composición y organización de una fuerza naval, se debe atender como

primer e ineludible paso, a determinar si el estado es de condición marítima o continental.

A su vez, para analizar la composición de dicha fuerza, resulta de interés seguir el esquema del almirante español, Luis Carretero Blanco, que reconoce una triple sustentación de toda armada, basada en la resultante de una compleja combinación de fuerzas materiales, fuerzas morales y fuerzas orgánicas.

Las primeras dependen fundamentalmente de la cantidad y calidad del material bélico; las segundas son función exclusiva del personal y se constituyen con el valor para sufrir el efecto de la acción enemiga, así como con la compenetración con la causa por la que se combate; por su parte las fuerzas orgánicas tienen que ver con la exactitud y perfección con que se relacionan entre sí los componentes orgánicos internos, así como con la consustanciación doctrinal de los subordinados con sus superiores.

Los actos de guerra, en todos sus escalones, desde la concepción estratégica hasta el enfrentamiento táctico, consisten en reforzar e integrar esos tres pilares por parte propia y en intentar golpear inteligente y sostenidamente las fuerzas materiales, morales y orgánicas del enemigo. Los efectos destructores no se dirigen solo contra el material, sino que poseen repercusión desmoralizante y desorganizadora, aparejando el desgaste progresivo y acelerado de la fuerza militar enemiga.

Al analizar el caso de la estrategia naval y de la composición de la marina de Artigas, resulta obvio que las consideraciones sobre la dependencia del mar para la situación de guerra que estaba enfrentando, y las capacidades necesarias para lograr su dominio, lo llevaron a adoptar la estrategia propia de un estado continental: negar el libre uso del mar a su adversario.

La organización de las escuadrillas fluviales que operaron en los ríos Paraná y Uruguay contra las escuadras y las tropas portuguesas y porteñas, en las que se destacó el accionar de Pedro Campbell, primer Comandante General de la Marina, y el establecimiento de la guerra de corso contra el tráfico marítimo portugués, nos dan claramente la pauta de lo expresado.

En lo que respecta a la composición de la fuerza naval, de acuerdo al citado esquema de Carrero Blanco, es también evidente que las fuerzas materiales no podían ser el elemento predominante. La inexistencia de un estado organizado, la escasez de recursos económicos y materiales, el reducido número de sus ejércitos, impedían siquiera pensar en una armada poderosa.

De allí entonces, las escuadrillas fluviales, sutiles y contundentes, formadas por lanchones que combatían en los ríos y a su vez desembarcaban a la misma tropa de marinería que actuaba en tierra aplicando la táctica de “montoneras”, desarrollada por Campbell.

Del mismo modo, la guerra de corso, arma de las naciones sin recursos suficientes para la lucha convencional en el mar, fue empleada con un notable concepto de economía de fuerzas, para atacar al comercio marítimo portugués y estrangular las líneas de comunicaciones y aprovisionamiento logístico del ejército invasor de Lecor.

En cuanto a las fuerzas morales, el estudio de los combates tanto de las escuadrillas fluviales como de los corsarios, enfrentando a enemigos materialmente muy superiores, nos enseña al igual que en tantas oportunidades a lo largo de la historia, como el coraje, la decisión y la adhesión espiritual a una causa, son elementos multiplicadores que se prodigan en milagros de realización.

En lo referente a las fuerzas orgánicas. Artigas eligió la dirección descentralizada, permitiendo la más amplia libertad de acción e iniciativa a los comandantes subordinados, lo cual evidencia además del acierto de su lógica militar, la coherencia que su pensamiento, que en el plano político impulsaba las ideas de federalismo y de autonomía de las provincias, contra las concepciones unitarias y centralizadoras del gobierno porteño.

Mando flexible, tácticas aguerridas e irregulares, medios escasos pero adecuados a las realidades estratégicas, fueron las grandes líneas de la conducción aplicada por el jefe oriental, principios que no se aprenden sólo en las Academias militares, sino que responden al genio de las mentes y espíritus brillantes, como el del hombre que esta noche nos reúne.

LA GUERRA DE CORSO

Antecedentes históricos

Recurriendo al diccionario de la Real Academia Española, encontramos que corso, etimológicamente carrera, del latín *cursor*, significa “la campaña que hacen por mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas”.

Del mismo modo, corsario, “dícese del que manda una embarcación armada con patente de su gobierno”.

Los antecedentes del corso se remontan a la Edad Media, en la que los particulares, por “derecho de Fuerza”, se apoderaban en el mar de los bienes del enemigo. Para evitar que estas situaciones fueran consideradas actos de piratería, los estados exigieron para aprobar su ejecución la posesión de las cartas de marca, y reglamentaron las condiciones de cruceo y apresamiento.

Los gobiernos, conjuntamente a una declaración de guerra, publicaban su voluntad de expedir patentes de corso a los ciudadanos del país y extranjeros, que quisieran ponerse a su servicio y luchar en el mar. Asimismo, se obligaban a pagar fianzas para cubrir las indemnizaciones que por reclamos se formularan contra el estado, a causa de errores o injusticias en los apresamientos que se hicieran.

El buque capturado debía ser trasladado a un puerto del estado autorizante, allí examinado para ser declarado “buena presa” por el tribunal competente, y liquidados los beneficios correspondientes.

Muchas naciones a lo largo de la historia recurrieron a esta forma de guerra. En Inglaterra, los grandes corsarios recibieron fama, dinero y honores, porque su acción favoreció la política general de la monarquía británica. Basta mencionar los nombres de Hawkins, Drake, Cavendish, entre tantos otros, para reconocer los más remotos y renombrados antecedentes históricos de la marina inglesa.

En la marina catalana, la flota mercante actuaba como auxiliar de la de guerra y colaboraba en las acciones navales, a través de expediciones de corso con las patentes correspondientes de los reyes de Aragón.

En Castilla, los Reyes Católicos, carentes de escuadras con las cuales llevar a cabo sus soñadas expediciones marítimas o para proteger su voluminoso comercio, concedían permisos a particulares para desarrollar esa gestión, con navíos equipados, armados y tripulados a su costo. El estado aportaba la documentación legal y exigía el cumplimiento de ciertas obligaciones de carácter político y económico. En este sentido, los grandes viajes de los siglos XV y XVI tuvieron características similares a las del corso.

Destacada fue también la acción de corsarios españoles a comienzos del siglo XIX, como respuesta ante la situación de enfrentamiento con Inglaterra, desarrollada a lo largo de toda la centuria anterior, y que tuvo su detonante en el ataque y apresamiento de una flotilla española en proximidades del cabo Santa María, en la costa gaditana.

El hecho, suscitado en pleno período de paz, sin mediar declaración de guerra, y en clara violación a los compromisos internacionales, provocó la dura reacción de la corona española. que para plantear la guerra en el mar a su poderoso enemigo, impulsó a sus súbditos a emprender operaciones de corso contra toda nave de propiedad inglesa, concediendo amplias facultades y facilidades, y renunciando, respecto a las presas, a los derechos correspondientes al estado en circunstancias normales.

Los capitanes al servicio de España, Estanislao Couraud, Domingo Ugalde, José Irigoyen, entre muchos otros, tuvieron una brillante actuación en el corso marítimo que desde el Apostadero Naval de Montevideo se llevó a cabo contra la navegación inglesa, con un campo de acción que alcanzó el litoral atlántico americano y africano, el Océano Pacífico y el Mar Caribe.

En Francia, desde fines del siglo XVII, los corsarios se caracterizaron por su valentía e intrepidez ante las escuadras inglesa y holandesa. Jean Bart, Grammont, Surcouf, son los nombres más destacados del corso francés de aquellos tiempos.

Los Estados Unidos también recurrieron al corso durante las guerras de emancipación contra Inglaterra. Los cruceros de la “Diomedea”, del “Visper” y el “Sancy Jack”, entre otros, pasaron a la historia por los estragos que ocasionaron al comercio marítimo inglés, que sin posibilidades de ser protegido, pagó un caro tributo frente

a la pericia y valor de los capitanes estadounidenses.

Fue recién a fines del siglo XVIII y principios del XIX, que el corso empezó a perder prestigio como acción naval, porque las grandes potencias se comprometieron, a través de tratados internacionales, a no autorizarlo, actitud a la que se oponían las naciones de menor poderío marítimo, ya que dicha situación favorecía a aquellas.

Finalmente el corso fue abolido oficialmente en 1856 en el Congreso de París, a partir desde cuando prácticamente desapareció. Sin embargo, con el correr del tiempo fue evolucionando, manifestándose bajo nuevas formas subsidiarias de las marinas de guerra, cuyo objeto entonces pasó a ser la destrucción del enemigo, más que el obtener un provecho económico directo.

Desde entonces el término corsario se aplica a las formas irregulares de ataque al tráfico marítimo enemigo, habiendo tenido los torpederos, los cruceros auxiliares y los submarinos, un papel destacado en acciones de corso durante las dos guerras mundiales de este siglo.

El corso artiguista

Planteada en el Río de la Plata la situación de beligerancia entre Portugal y Artigas, éste, como ya dijimos, recurrió a la guerra de corso para diezmar al comercio adversario e interrumpir sus líneas de abastecimiento.

El caudillo oriental procedió gradualmente: primero corso en el Plata, luego en el Atlántico.

A mediados de 1816 salieron de Purificación los primeros buques corsarios artiguistas: el “Sabeyro” y el “Valiente”. Artigas comunicaba al Cabildo de Montevideo la medida dispuesta en estos términos: “Marcharon a penetrar los Saltos del

Uruguay los dos corsarios bien pertrechados para auxiliar en el río nuestros movimientos por tierra. Conviene autorizar el corso, expidiéndose la correspondiente patente para hostilizar por ese medio a los portugueses por mar. La medida puesta en práctica empieza a dar buenos resultados”.

Los permisos de corso correspondientes eran expedidos desde el Cuartel General del Hervidero con las firmas de Artigas y Monterroso, éste como Secretario de Marina. Posteriormente comenzaron también a habilitarse patentes de corso autorizadas por Lavalleja como Comandante Militar de la Colonia, y por Santiago Sierra, Comandante de Marina de Montevideo.

Pese a estas acciones, los medios eran exiguos, por lo cual Artigas buscó ampliar la flota corsaria, celebrando acuerdos internacionales, principalmente con los Estados Unidos, a través de su agente consular en estas Provincias, Thomas Halsey. Este, entusiasmado con la política artiguista, envió a su patria patentes de corso firmadas por el jefe oriental, las cuales fueron entregadas a marinos de aquel país que, enarbolando el pabellón federal, partieron desde distintos puertos norteamericanos para operar en el Atlántico.

A mediados de 1817, casi 70 buques con pabellón oriental hostigaban en distintas latitudes al tráfico marítimo portugués; naves de desplazamiento ligero y poco calado que incursionaban sobre las costas brasileñas y se retiraban rápidamente, poniéndose fuera del alcance de la artillería de los buques lusitanos, de mayor porte y más lentos.

La Ordenanza General de Corso

Para que estas acciones no fueran calificadas de arbitrarias y tuviesen su justo valor legal, el corso estuvo regido por una

cuidadosa reglamentación que revela en su autor amplitud de miras políticas, clara información y conceptos jurídicos e inspiración de neto sentido americanista.

La Ordenanza General del Corso, firmada por Artigas en Purificación, constaba de 18 artículos, en los cuales estaba determinada con toda exactitud la conducta que debían observar los corsarios desde el punto de vista del derecho internacional. Aspectos de carácter contractual, contributivo, de liquidación de presas, fiscales, jurisdiccionales y disciplinarios, entre varios tópicos, están contenidos en esa cuidadosa y prolija reglamentación.

Hay sin embargo allí dos conceptos que merecen una mención especial porque ponen de manifiesto la solidez del pensamiento de Artigas, revelado asimismo en otros documentos de su autoría.

Se trata del artículo 1º que consagra la ciudadanía americana y del artículo 10º que expresa el criterio de solidaridad continental, al ordenar que se procediera contra los buques que pretendieran “la subyugación y nueva conquista de esta provincia o cualquier otra del continente americano”. Sentido americanista que se adelantó a la propia concepción bolivariana, tan frecuentemente referida como antecedente de la integración continental.

Las Letras Patente

El interesado en obtener patentes de corso, debía firmar un compromiso ante la autoridad marítima provincial y ofrecer garantías por su buen uso, así como por las presas hechas.

Luego de asumida esta responsabilidad y sus obligaciones, la nave corsaria, para hacerse a la mar, necesitaba de la imprescindible identificación como tal, la cual consistía en un triple conjunto de documentos.

El primero de ellos era la patente o carta de navegación que individualizaba al buque y su nacionalidad, sus principales características, el nombre de su capitán, y establecía el tiempo de duración del permiso, autorizándolo a usar el pabellón artiguista y a navegar en todos los mares del mundo.

El segundo documento habilitante, era la carta de marca o patente de corso, certificado por el cual se le autorizaba, dentro de los límites del Reglamento General del Corso, a ejercer el derecho de captura y confiscación de los bienes sobre las naves

enemigas. El único documento de este tipo que se posee, es la copia autenticada por el Cónsul de los Estados Unidos en La Guayra, John Adams, de la patente de corso otorgada por Artigas al capitán John Clark, comandante del buque "La Fortuna", expedida en Purificación el 19 de noviembre de 1817, Y que lleva el número 6 del Departamento General de Marina con las firmas de Artigas y Monterroso.

El tercer documento con que debía contar el buque corsario, era la carta de presa o patente de oficial de presa, que atendía a

EL GEFE DE LOS ORIENTALES Y PROTECTOR DE LOS PUEBLOS DE LA REPUBLICA ORIENTAL:

POR QUANTO ha tenido a bien mandar se extiendan Patentes de Corso contra las Banderas Españolas y Portuguesas, y considerando la necesidad y utilidad de que las presas hechas por el Corsario nombrado *La Fortuna* puedan seguir las ordenanzas generales de Corso ser remitidas a cualesquiera de los Puertos de la Republica Oriental u otros de las Potencias neutrales ó amigas.—Por tanto y deseando que ellas sean conducidas a los mencionados Puertos con la seguridad y brevedad posible he resuelto dar el acubramiento de Oficial de Presas a Don *John Clark* para que con el Buque de su cargo, y la nota al pie de esta del Señor Comandante del Corsario predicho, pueda navegar con libertad, hacer respetar el Pabellon de la Republica y hostilizar sus enemigos del modo que juzgue mas oportuno segun el Derecho de las Naciones; por lo mismo ordeno y mando a los Buques Mercantes y de Guerra del Estado, no pongan el menor embarazo a dicho Oficial de Presas en su navegacion, antes por el contrario le protejan, auxilien y favorezcan en caso necesario; y luego y en cargo a los otros Buques de las Potencias neutrales ó amigas, usen de igual beneficencia, quedando por el mismo hecho este Gobierno obligado a la recompensa; y para que este nombramiento tenga el merito que en derecho se requiere, mandé extender esta, firmada de mi mano, refrendada por mi Secretario de Marina, y sellada con las Armas de esta Republica. Dada en este Quartel General en la Purificación 15 de Noviembre de 1817.

la seguridad de los buques apresados y su conducción a puerto. En virtud de que los capitanes no podían por sí mismos conducir las presas, ni los buques corsarios acompañar muchas veces su captura a cada puerto, se extendían dichas cartas de presa en favor de otros oficiales de la tripulación del corsario.

Desde hace ya varios años se conoce la existencia de uno de esos documentos, el cual está impreso en un formulario, por lo que es de suponer que su número fue seguramente cuantioso. Está suscrito por Artigas y refrendado por Monterroso, y otorgado en favor de Juan Murphy, oficial del corsario “La Fortuna”, el 15 de noviembre de 1817, 4 días antes de la fecha de la referida patente de corso entregada al capitán Clark.

Además de su valor histórico, este documento reviste una importancia mayor, ya que por ser el más antiguo concerniente a la marina artiguista de que se tiene constancia, su fecha ha sido adoptada como conmemorativa de la creación de la Armada Nacional.

Este triple conjunto de documentos, conocido con la expresión genérica de Letras Patente, fue otorgado durante el período 1817-1820, y su principal agente circulador fue, como ya se dijo, el propio cónsul norteamericano en Buenos Aires.

Caídos los puertos de Montevideo y Colonia en poder de los portugueses, comenzaron a remitirse las patentes a los Estados Unidos, y los corsarios a operar desde puertos norteamericanos, principalmente desde Baltimore.

La política de Buenos Aires con respecto a Artigas, hizo que muchos corsarios empezaran a usar doble patente: la otorgada por Buenos Aires contra el comercio español, y la de Artigas, contra Portugal. La originalidad de este hecho radica en pro-

bar que el corso artiguista no estaba guiado exclusivamente por fines de lucro, sino que seguía atentamente los sucesos políticos del Río de la Plata.

Por los artículos 15 y 16 del Reglamento de Corso, Artigas instituyó el derecho de detención y visita, que tenía por objeto llevar a cabo las comprobaciones necesarias sobre la nacionalidad del barco detenido y su tripulación, la naturaleza de la carga, el objeto del viaje y el puerto de destino.

En aquella época, la inexistencia de un Derecho Marítimo internacionalmente reconocido, determinó situaciones de violencia, al pretender los corsarios llevar a cabo sus visitas, que muchas veces degeneraron en combates y resultaron en quejas, determinando algún juicio histórico negativo sobre el corso artiguista.

Sin embargo, las crónicas procedentes de navegantes no portugueses, no afectados directamente por las acciones de apresamiento, y la ubicación en el contexto histórico y práctico de aquellas tripulaciones acostumbradas a la lucha y al asalto de otras naves, sirven para regular el enfoque crítico, situándolo en sus justos términos.

Es cierto que la reglamentación pudo haber sido violada en algunas oportunidades a lo largo de 4 años en los que intervinieron decenas de buques dirigidos y tripulados por hombres de diversas nacionalidades y distintos intereses, pero ello no resta mérito a quien concibió la medida y formuló su ordenanza.

Tribunales de Presa

Para que las naves tomadas al enemigo pudieran ser declaradas “buena presa”, era necesario que la posesión fuese otorgada luego de un juicio sustanciado ante el tribunal oficial destinado a ese efecto.

Quien capturaba una nave al enemigo no podía determinar por sí, sobre la propiedad de los actos de incautamiento, de la legitimidad y el buen uso de las instrucciones que habían presidido la toma de posesión. No podía librarse adjudicación a quien realizara la captura, por una razón de derecho elemental: nadie puede ser juez de sus propios actos. Y porque desde el comandante hasta el último hombre de la tripulación estaban directamente interesados, ya que los compromisos del corso determinaban qué parte de la presa correspondía a cada uno.

La atribución definitiva se llevaba a cabo por el Estado autorizante, que poseía el instituto capacitado para ello, el cual recibió el nombre de “Tribunal de Presas”.

En América del Sur fueron particularmente importantes el de Buenos Aires, en el Río de la Plata, y el de Juan Griego, en la Isla Margarita, bajo la jurisdicción del gobierno revolucionario de Venezuela, que luego se transformó en dos Cortes de Almirantazgo: la de Angostura y la de Margarita.

Existieron tribunales de presa en las pequeñas Antillas, en San Bartolomé, Santo Tomás y Grenada y en el Golfo de Méjico.

En los Estados Unidos, por el contrario, no existieron ni tribunales de presas ni cortes de almirantazgo. Allí, la acción se sustanciaba ante los tribunales judiciales de cada estado. El juicio tenía un carácter de controversia de derechos y los tribunales juzgaban, en materia de presas, como en cualquier otra de derecho marítimo, con las instancias de apelación naturales.

Los puntos de destino de las naves apresadas y de las mercaderías que ellas transportaban, sufrieron las alternativas de la política del momento, siendo, por épocas, preferidas unas plazas sobre otras.

Los corsarios de Artigas dirigieron sus presas, por el Río de la Plata, a Montevideo y la Colonia. Caída la primera, la Colonia del Sacramento continuó siendo puerto de acceso. Al caer a su vez Colonia, los corsarios se vieron precisados a llevarlas a Buenos Aires, pero, como ya fue dicho, la política antiartiguista del Directorio hizo que no se pudiera continuar entregando allí las naves portuguesas, porque no se las declaraba “buena presa” y eran devueltas a Montevideo.

Por consecuencia, la afluencia de buques capturados a los puertos de Estados Unidos se hizo continua, siendo los principales accesos Norfolk, Charleston y Baltimore, debido a la seguridad de las denuncias, la fácil colocación de los artículos requisados y también al hecho que las tripulaciones y capitanes eran nativos de allí.

Sujeto a las presiones diplomáticas de España y Portugal, el gobierno de Estados Unidos también impidió la colocación de presas en sus puertos, por lo que las Antillas y Venezuela fueron transformándose en los lugares de arribada de los corsarios.

Muchas veces también, impedidos de llevar sus presas a puerto, los corsarios adoptaron un procedimiento más expeditivo: trasbordar los cargamentos capturados a sus propios buques, incendiar los cascos portugueses y colocar luego las mercaderías en algún puerto que las recibiera bajo esas condiciones.

La mayor importancia de estos tribunales de presa, radica en el hecho de que en varios juicios sustanciados, en especial el caso del bergantín español “Nereida” contra el corsario “Irresistible”, se reconoce el estado de beligerancia entre la Provincia Oriental y Portugal, los derechos de Artigas como representante del Estado, y la legitimidad de las acciones de corso emprendidas contra su enemigo en una situación de conflicto.

Zonas de acción, barcos, tripulaciones

Los primeros corsarios actuaron en una zona de operaciones relativamente reducida: el Plata Superior y Medio.

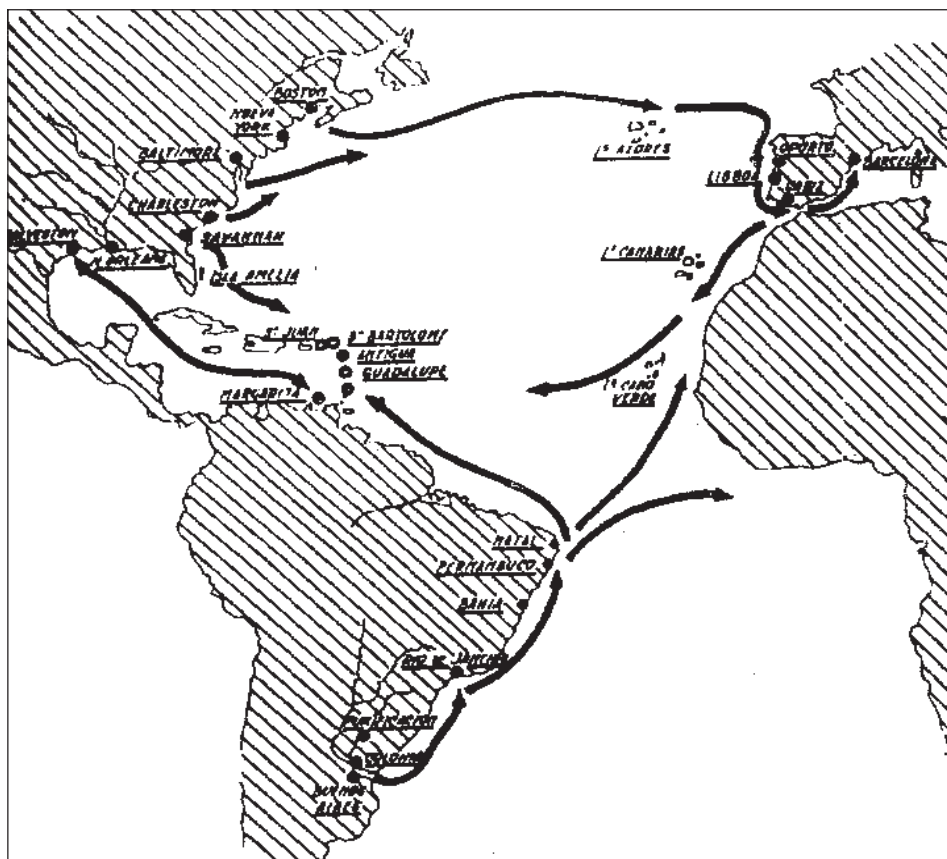
Paulatinamente fueron extendiendo su actuación hacia el litoral atlántico de la Provincia Oriental y del Brasil hasta Natal, y desde allí hasta Cabo Verde y las Antillas.

En el hemisferio Norte desde Baltimore y Boston, hacia las Azores, el litoral atlántico portugués, Gibraltar, las Canarias, cerrando el circuito también en Cabo Verde.

También lo hicieron desde Charleston y Galveston hacia las Antillas y Venezuela.

Estas zonas coincidían, lógicamente, con las grandes rutas comerciales portuguesas y fueron adquiriendo distinta preponderancia, según se fueron desarrollando los sucesos políticos, al influjo de las presiones diplomáticas portuguesas, lo cual impedía el uso de ciertos lugares como puertos de arribada de los corsarios con sus presas.

Ya se ha dicho que los buques del corso artiguista, eran en su gran mayoría de procedencia norteamericana.



ZONAS DE ACTUACIÓN

Esquema de la zona en que los corsarios de Artigas llevaron a cabo sus campañas, desde 1816 hasta 1821

Los astilleros de Baltimore principalmente, se habían especializado en la construcción de un tipo de barcos, que en el primer tercio del siglo XIX, no tenía rival en el mar: la goleta de gavias.

Estas goletas eran livianas, con aparejo sencillo, pero de gran rendimiento bélico, lo cual, con carga normal, les otorgaba velocidades de hasta 12 y 13 nudos, muy superiores a las ordinarias.

Fueron bautizados con el nombre de “clippers”, y estaban destinados a viajes rápidos de comercio o al tráfico de esclavos.

Su desplazamiento variaba entre 100 y 500 toneladas, y en su empleo como naves de corso, su armamento estuvo constituido por cañones de bronce y de hierro, que disparaban proyectiles de 6, 9, 12 y 18 libras.

Como se trataba de barcos de una sola cubierta, las carronadas se disponían a lo largo de ésta y a ambas bandas, estando el número de piezas en función del tonelaje, entre 20 y 40 cañones. El armamento se completaba con cañones de proa y popa, giratorios, que arrojaban metralla a larga distancia.

Su construcción especial les permitió combatir de igual a igual con buques mayores, desarrollando nuevas tácticas que les confirieron neta superioridad en el combate naval, al punto que en el período de 4 años de acción, solo se tiene noticias de 4 corsarios caídos en poder del enemigo.

Dichos procedimientos tácticos tuvieron características especiales. Se aproximaban a tiro de cañón, pero contrariamente a lo que podría pensarse, la artillería no era el elemento principal del combate, sino lo que servía para iniciar la lucha, que culminaba con el abordaje de la nave enemiga.

Las tripulaciones se enganchaban por todos los métodos usados y conocidos en la época, lo cual no impidió que el enrolamiento fuese muchas veces voluntario,

acicateado por la esperanza de un botín, la desocupación en tierra, o el gusto por la aventura.

La mayor parte de la marinería estuvo configurada por elementos anglosajones, aunque también la integraron contingentes de procedencias tan diversas como irlandeses, franceses, suecos, portugueses, españoles, italianos, holandeses y también nativos del Río de la Plata.

El número de estas dotaciones fue muy variado, alcanzando hasta 180 hombres en la goleta Invencible, aún cuando en casi todos los otros corsarios, embarcaron alrededor de 100 tripulantes.

Hombres de gran pericia marinera, en su mayoría estadounidenses, que habían adquirido su experiencia en la guerra contra Inglaterra en 1812, actuaron como corsarios de Artigas, destacándose los nombres de John Danels, John Clark, David Jewet, Richard Leech, Richard Moor, Alfred Gattieri y William Nutter, el último capitán que enarboló en el mar, el pabellón corsario artiguista.

REPERCUSIONES DEL CORSO ARTIGUISTA

La prensa de la época y los historiadores portugueses y brasileños, señalan claramente el papel que los corsarios desempeñaron, y los prejuicios tremendos que padeció el tráfico marítimo portugués, sufriendo pérdidas multimillonarias.

El gobierno de Río de Janeiro no poseía embarcaciones de guerra en cantidad y calidad suficiente para asegurar el dominio del mar, por lo cual fue obligado a establecer el sistema de convoyes, lo que afectó también al comercio marítimo y le demandó gastos ingentes en dinero, tiempo, buques y esfuerzos para organizar esta modalidad de tráfico.

	BUQUES	CAPITANES
1816	SABEYRO VALIENTE BANDA ORIENTAL REPÚBLICA ORIENTAL INTRÉPIDO GENERAL ARTIGAS	RICHARD LEECH
1817	SAN MARTÍN INVENCIBLE MARÍA LA FORTUNA	JOHN DIETER DAVID JEWET PEDRO DOUTANT HOHN CLARK
1818	IRRESISTIBLE LA REPUBLICANA NUEVA REPUBLICANA LA FORTUNA CONSTANCIA LIGERO ARTIGAS	JOHN DANELS JOHN CHASE CLEMENTE CATHILL TAYLOR ADAM BOND J. MORGRIDGE CHAMPLIN
1819	FEDERACIÓN PUEYRREDÓN LUISA HEROÍNA CONFEDERACIÓN TIGRE ORIENTAL CATÓN	JOHN BARNES JOSÉ ALMEIDA DAVID JEWET ENRIQUE LEVELY ALEJANDRO HAILE
1820	GENERAL RIVERA ARGENTINO LEONA ORIENTAL	RICHARD MOOR ALFRED GATTIERY WILLIAM NUTTER

Asimismo debió emprender una intensa actividad de presiones diplomáticas, que alcanzaron todos los centros políticos de interés. Las gestiones ante la Secretaría de Estado de Estados Unidos para lograr la exclusión de los corsarios de Artigas de sus puertos, obligaron al gobierno norteamericano a estudiar un doble problema: el de

reconocimiento del estado que disponía el corso, y la legitimidad de éste.

Sin embargo, embretado entre la simpatía que le despertaba la causa americana, y la posición de neutralidad que había sido declarada, dispuso la aplicación de las leyes respectivas sancionadas por el Parlamento.

Si bien Portugal sabía que dicha neutralidad no iba a ser controlada con demasiada rigurosidad, fue el primer paso hacia el logro de sus objetivos diplomáticos.

De igual forma, al reunirse en Europa en 1818 el Congreso de Aix la Chapelle, reclamó la intervención de las potencias europeas en contra del corso.

Aquí tampoco obtuvo un éxito total en sus gestiones, pero logró el reconocimiento internacional sobre la preocupación planteada, y le dio la oportunidad de continuar presionando a los Estados Unidos, donde se seguía, ahora en forma encubierta, armando y tripulando corsarios.

El efecto de las presiones portuguesas también se sintió en Buenos Aires, a través de la gestiones de la Cancillería y de las permanentes protestas y amenazas veladas de Lecor. En ese sentido, el Directorio desarrolló una política anticorsarista, y por elevación antiartiguista, que ejerció influencias ante el único tribunal de presas del Río de la Plata, sito en la capital porteña, para que los buques apresados por los corsarios con patente de Artigas no fueran declarados buena presa. Esto obligó, como ya fue dicho, a llevar las capturas a puertos estadounidenses primero y venezolanos y antillanos después.

También consiguió, a través de un escándalo internacional, la sustitución del cónsul norteamericano Halsey, acusándolo de vender patentes en blanco y de obtener un beneficio personal sobre la transacción, cosa que por otra parte era norma común de la época. Logró con ello alejar un elemento peligroso para la política absorbente del Directorio e indirectamente arrojar dudas sobre la conducta de Artigas.

La amplitud de las acciones diplomáticas y el tono de las expresiones empleadas por los representantes del gobierno, mues-

tran el verdadero significado de las consecuencias que el corso tuvo para el comercio marítimo portugués.

Otro índice de la eficacia de las operaciones de los corsarios, fue el aumento en las pólizas de los seguros que se otorgaban a la bandera portuguesa, que tuvo un incremento de más del 100%, lo cual dice a las claras, cuan altos eran los riesgos que los aseguradores consideraban para la navegación de los barcos lusitanos en la zona de acción de los corsarios.

Tan amplia fue la actividad corsaria en el espacio y en el tiempo que todavía en 1846, más de 25 años después de desaparecido el caudillo oriental del escenario rioplatense, la cancillería uruguaya negociaba con la de los Estados Unidos la liquidación de problemas suscitados por los aprehendimientos efectuados.

CONCLUSIONES

El estudio histórico de las acciones de los corsarios de Artigas, nos ofrece estas enseñanzas geopolíticas y geoestratégicas, de validez universal para los estados y las armadas de todos los tiempos:

1°. que la consideración hacia las realidades marítimas, por su importancia, no puede estar ajena a ninguna concepción geopolítica o geoestratégica.

2°. que las fuerzas militares de un estado están siempre a la altura de sus dirigentes políticos. El heroísmo, la pericia naval, y la dedicación a la causa que mostraron Pedro Campbell y John Danels, para nombrar solo a los dos más destacados marinos artiguistas, nos dan la pauta de la estatura de su conductor político, el General José Artigas.

3°. que la absoluta correspondencia, armonía e interdependencia de la política militar, la estrategia trazada, los medios se-

leccionados y su empleo táctico, es una constante que no admite caminos intermedios ni improvisaciones. Hay una premisa básica: en la guerra no hay segundo puesto y todo lo que se gaste en defensa y sea inadecuado a sus objetivos, es tiempo, dinero y esfuerzo perdido.

4°. que las potencias pequeñas no pueden basar sus formas de acción militar en el predominio de las fuerzas materiales o los aspectos técnicos, debiendo poner en juego en su más alto nivel, a las fuerzas morales, las fuerzas orgánicas y todos aquellos aspectos que dependen del personal y de su ingenio, su inventiva y su capacidad para desarrollar tácticas y técnicas sorpresivas, contundentes y basadas en el empleo de armas y medios de bajo costo y gran efectividad.

5°. que en la conducción militar, del mismo modo que en todos los planos de la vida política y social, hay principios naturales que deben ser respetados. La subsidiariedad, es decir el que un organismo de orden superior no absorba las funciones que un grupo más pequeño puede cumplir por sí mismo, implica en el plano militar, la dirección orgánica descentralizada, permitiendo y fomentando la independencia de decisión, la iniciativa y la libertad de acción de los subordinados.

Las directivas generales expresadas en breves pero claros documentos, la confianza depositada en el juicio acertado y buen criterio de sus capitanes, la obtención de un alto grado de consustanciación espiritual con su causa, nos dan en Artigas una referencia ejemplar, no solo a la hora de reverenciar el bronce o recordar frases célebres en los discursos, sino en el momento de concebir los modelos políticos y militares de nuestro tiempo.

6°. por último, no faltan siempre quienes, desde una visión materialista y supuestamente pragmática, señalan que la derrota final sufrida por Artigas, invalida el modelo de acciones geopolíticas y geoestratégicas emprendidas por el prócer.

Es cierto sí que hubo fracaso, pero fracaso material por agotamiento de los recursos y posibilidades.

Sin embargo, su derrota se convirtió en victoria porque a aquella sobrevivió la permanencia de sus ideas federales y autónomas, que esperan latentes el momento de su concreción.

Y porque en definitiva, el triunfo pertenece al espíritu.

BIBLIOGRAFÍA

BAUZA, Francisco - Historia de la dominación española en el Uruguay, Montevideo 1965.

BERAZA, Agustín - Los Corsarios de Artigas, Montevideo 1978.

- Los Corsarios de Montevideo, Montevideo 1978.

CARRERO BLANCO, Almirante Luis - Arte Naval Militar, Madrid 1950.

CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES Y MARÍTIMOS - Don Pedro Campbell, Comandante General de la Marina Artiguista, Montevideo 1983.

CRAWFORD, Leslie - El gaucho de España vino, Ediciones de la Plaza, Montevideo 1988.

MARTÍNEZ MONTERO, Teniente de Navío Homero - Armada Nacional, Estudio Histórico Biográfico, Montevideo 1977.

PATERNAIN, Alejandro - La Cacería, Montevideo 1994.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Diccionario de la, Madrid 1947.

REYES ADADIE, Prof. Washington - El Uruguay y el Mar, Montevideo 1990.



LA “USS MERCHANT NAVY” EN EL ATLÁNTICO SUR SIGLOS XVIII-XIX

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN



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

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

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

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

Es miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval.

La investigación histórica no aclara cual fue el primer buque mercante estadounidense en recalar en los puertos del Río de la Plata, pero se puede afirmar que ya desde las mismas fechas de la consagración de los EEUU al concierto de los pueblos independientes, la bandera de las barras y estrellas se hizo ver en sus aguas y en los grandes espacios oceánicos circundantes. Esta referencia es señalada por Leslie Crawford en relación a

los balleneros norteamericanos que en 1778 despertaron el temor de España, que alertó a las autoridades del apostadero de Montevideo “con el fin de impedir que los ingleses o sus colonos insurgentes piensen establecerse en la bahía de San Julián o sobre la misma costa para hacer la pesca de la ballena en aquellos mares a que se han dedicado con mucho empeño.⁽¹⁾ De tal manera e investigando la operativa desarrollada por los

(1) CRAWFORD Leslie.- “Uruguay atlanticense”. Monteverde. Montevideo, 1973. Capítulo VIII, página 95.

pesqueros en todo el ámbito sur atlántico, no es de dudar que el primer avistamiento de los colores embarcados estadounidenses se dieron en la bahía de Maldonado, zona de recalada obligatoria para aguada, provisión de leña, carne, repaso de cascos y lastrado de sus buques. Y por supuesto, lucrativas actividades de contrabando, cosa muy común en aquellos finales del siglo XVIII para mercantes de todas las banderas. Por lógica que ya bajo el período colonial las actividades marítimas comerciales de los habitantes de la Nueva Inglaterra conformaban un entorno muy importante para el pujante imperio británico en los terrenos de la pesca, el tráfico de esclavos y el transporte de elementos como el té, tabaco y el algodón, que obligadamente se van a proyectar en el tiempo, apenas consagrada la independencia en 1783. Por ello esta década señalada muestra como el comercio con China inicia la edad de oro de la marina mercante estadounidense, cuyo tráfico significó que sus buques navegaran dos océanos para enlazar el mercado de Cantón con Europa y la propia costa este de los EEUU. De tal forma las recaladas en puertos del Brasil y el Plata como paso previo al cruce por Hornos inmediatamente se hicieron sentir en el cono sur americano y de allí su aprovechamiento ulterior en el terreno del negocio marítimo de estas regiones. “Marinos mercantes de las ciudades de la costa llevaban la bandera norteamericana a cualquier puerto donde el ingenio yanqui pudiera asegurarles el acceso al beneficio económico. Los capitalistas mercantiles dominaban casi por entero el comercio costero y el exterior, compraban los artículos que se iban a vender, construían

y eran dueños de sus propios buques y los despachaban al mando de agentes suyos, fueran estos el capitán o el encomendero, quienes comerciaban entre una parte y otra, allí donde hubiera mayores probabilidades de ganancia. Estos viajes eran en sí mismos importantes empresas embarcadas que duraban a veces dos o tres años.”⁽²⁾ El firme basamento para edificar toda esta rápida progresión de los marinos mercantes de Nueva Inglaterra había sido su vigorosa construcción naval, netamente favorecida por la voluminosa masa forestal norteamericana, cosa ya vista por los británicos durante su dominio colonial. Y por supuesto, todo sumado a situaciones enmarcadas en la “inaplicación de las leyes británicas de navegación” por los habitantes de las “13 Colonias”, que produjo el desarrollo sin freno de una expansión mercantilista, sin trabas regulatorias eludidas con sagacidad por los armadores, cosa que bien pronto rindió frutos.⁽³⁾

Sin duda que las guerras que azotaron Europa desde la Revolución Francesa en adelante y que incriminaron rudamente a las marinas mercantes de Gran Bretaña, España, Portugal, Holanda y Suecia tuvieron enorme peso como para consagrar a la USS Merchant Navy en un terreno de circunstancial superioridad material, que se hizo sentir muy rápidamente a una escala globalizante dadas las urgencias del transporte marítimo mundial. De tal forma mientras en 1789 el tonelaje registrado para el comercio exterior bajo bandera estadounidense era de 123.893 toneladas, este alcanzó en 1801 las 1.383.739 toneladas mientras que el tráfico mercante a nivel mundial observaba como se transportaba un altísi-

(2) FAULKNER Harold. “Historia económica de los EEUU”. Buenos Aires. 1956. Capítulo 12, página 252.

(3) ABADIE AICARDI Oscar. - “La depredación pesquera, del Atlántico sur por balleneros ingleses y estadounidenses”. AUHMF. Ciclo de conferencias 2003. Montevideo.

mo porcentaje del intercambio con la protección legal de una bandera neutral que garantizaba de tal manera tales desenvolvimientos. Justamente esto último fue debidamente aprovechado por las marinas estadounidenses, pues resultó un resorte necesario para la subsistencia de la América española, a partir de las dificultades de su tráfico propio devenido por los conflictos en el continente europeo. Aunque se debe señalar que a la larga España entendió que este tipo de contactos favorecían en grado sumo a los extranjeros y sus intereses en desmedro del monopolio de la metrópoli, por lo que en varios períodos, desde 1797 a 1820, resolvió primeramente reglamentar dicho comercio en forma más liberal y luego hasta culminar en la circunstancial prohibición de tal tipo de actividades, aunque con muy poca fortuna, dado el cariz de los acontecimientos que condujeron al desplome de sus dominios americanos.

En ese efecto corresponde señalar que es a finales de este siglo XVIII donde los EEUU alcanzan una posición que consagra a su marina mercante como la segunda del planeta en números, superando a las restantes, con la sola excepción de la Gran Bretaña, situación devenida por la lógica caída de los europeos. Además, los EEUU en proporción a sus habitantes ya conformaban también una potente nación comercial a escala global, a tenor de las ventajas que otorgaba muy especialmente su neutralidad y su lejanía a las zonas de conflicto.

En este mismo año de 1789 el Congreso había aprobado una ley que subsidiaba y concedía descuentos a los empresarios navieros propios, descargando altos dere-

chos a las importaciones embarcadas en buques extranjeros, cosa que supuso el inicio de un contencioso comercial con la Gran Bretaña; solo una de las causas más señaladas de la guerra que con aquella potencia sostendrían los EEUU entre 1812 y 1814. Paralelamente, el Congreso sancionaría en 1798 el nacimiento orgánico de la USS Navy, situación impulsada por los constantes ataques de los piratas berberiscos de Tripolitania⁽⁴⁾ al comercio propio en aguas del Atlántico, más las amenazas de conflicto tanto con la Francia napoleónica como asimismo con la Gran Bretaña, esta última duramente enfrascada en una lucha sin cuartel contra sus enemigos continentales. Así, al casi desaparecer a causa de los bloqueos la bandera francesa del tráfico marítimo, y sufrir mucho españoles, portugueses, hamburgueses y holandeses por esa causa, pasó la mayoría del intercambio y transporte a bandera estadounidense. De tal forma las comunicaciones entre las posesiones coloniales, tanto en América, como en África y el Oriente, de las potencias europeas involucradas en los conflictos, cosecho importantes ganancias a los armadores establecidos en Nueva Inglaterra. Incluso en alguna oportunidad la misma Gran Bretaña debió involucrarse en este tráfico de circunstancia, como lo fue con el asunto de las deudas que sostenía la corte del rey de España Carlos IV con Napoleón, las que debían pagarse con metálico que provenía desde México. Empero, a causa de Trafalgar y el bloqueo impuesto por la Royal Navy sobre las costas europeas, le era imposible a los españoles enjugar dicho adeudo. Por ello se recurrió a un *sui generis* negociado triangular donde una gran casa bancaria holandesa (Hope

(4) Ya en 1794 se había dispuesto la creación de una armada que en 1801 enfrentó a la piratería mora en aguas del Mediterráneo.

and Company) asociada a una empresa similar británica (Baring Brothers), recibió el dinero transportado en un buque estadounidense que había partido desde Nueva Orleáns, abonando al Almirantazgo británico un porcentaje leonino de las remesas, que así al menos en parte llegaron a los bolsillos de Napoleón.⁽⁵⁾ Todo esto tiene su explicación que proviene, no solo de la guerra que sangraba a Europa, sino además que en esta hora las reglamentaciones que imponía el gobierno de los EEUU a su navegación comercial eran muy avanzadas para su época, siendo todo su articulado un portento elaborado asumiendo las experiencias que en su momento histórico habían sido estipuladas desde los "Coffe - House" londinenses, verdaderos centros intelectuales del comercio marítimo.⁽⁶⁾ Se puede afirmar que estaba naciendo uno de los factores cardinales para desarrollar en gran medida el transporte marítimo, como es el preciso desdoblamiento entre las actividades de armadores y comerciantes, donde el estado solo contaba como mero regulador y cobrador de impuestos. "Se estipulaba que debía fijarse un contrato escrito entre el patrón y los marineros, especificando el viaje y el salario; sin él ningún patrón de barco gozaba de autoridad plena sobre sus hombres. Se exigía también que se les pagaran los salarios máximos, sirviendo de garantía de pago el mismo barco. Los patrones estaban sujetos a severas penas por abandonar a marineros norteamericanos en tierras extranjeras y los marineros que firmaban un contrato y abandona-

ban su barco podían perder su derecho al salario y ser devueltos al barco a la fuerza."⁽⁷⁾ A grandes rasgos, los EEUU estaban conformando todos los elementos constitutivos de lo que se denomina como "Poder marítimo", nada más que todos los aspectos orgánicos que conllevan a desarrollar una gran marina mercante, pues las bases para tomar dicha senda ya estaban labradas no solo en la magnífica red de puertos que la geografía de la costa este de Norteamérica disponía a su usufructo, sino en la afirmación de un cuerpo de legislación y disposiciones aduaneras concomitantes que hacían al logro de sus mejores intereses. Y el capítulo del gran desarrollo de la industria naviera daría para un análisis mayor, pues los volúmenes de botadureras de todo tipo de embarcaciones, que durante el siglo XIX mostrarían los estadounidenses, reflejaban la base misma de la prosperidad de su imperio marítimo.

EL TRÁFICO MERCANTE ESTADOUNIDENSE EN EL RÍO DE LA PLATA.

Los sacudimientos que provocaron en la América del sur los constantes conflictos europeos llevaron a las comunicaciones marítimas de España y Portugal con sus territorios de ultramar a una situación limitante, que abarcó un período marcado entre finales de la última década del siglo XVIII hasta ya bien adentrada la centuria restante, situación que culminaría en 1822, con la aparición del Brasil como reino aparte

(5) WHITAKER Arthur Preston. "EEUU y la independencia de América Latina." Eudeba. Buenos Aires. 1964. Capítulo 1. página 16. Corresponde señalar que Baring Brothers & Co. dominaba casi totalmente el mercado financiero portuario de Buenos Aires. En 1822 forzó un empréstito que fundó uno de los primeros bancos bonaerenses, el Banco de Descuentos.

(6) SCHANDY Erling Rolf "Lloyds de Londres". REVISTA NAVAL NO. 13. Montevideo. Página 97.

(7) FAULKNER, obra reseñada, página 253.

de Lisboa, y en 1824 en los campos de Ayacucho, batalla campal que dio un final al dominio hispánico en el hemisferio occidental con la sola excepción de Cuba y Puerto Rico.

Esos más de veinte años de conflicto dieron, a la Gran Bretaña y los EEUU, una oportunidad histórica como para que sus marinas tomaran para sí mismas buena parte de todo el tráfico mercante entre el Viejo y el Nuevo Mundo. De tal forma, a medida que españoles y portugueses se iban debilitando surgían en aguas y puertos del Atlántico sudamericano las banderas anglosajonas que irían cumpliendo el indispensable rol de cubrir las necesidades propias al intercambio mercantil en tiempos de bloqueos y acoso corsario.

Es dable observar que, tanto la Royal Navy como asimismo la misma US Navy, debieron dedicar sus unidades para la recepción y transporte de metálico entre Europa e Ibero América, para todos los bandos involucrados, así como el correo. Como ya reiteramos, este hecho era otro factor emanado de las guerras europeas y significó un apoyo material para facilitar las comunicaciones en un momento de caos bélico que provocaba una inseguridad intrínseca para las propiedades de gobiernos y particulares. Por un largo espacio de tiempo, señalado desde el fin de la guerra anglo americana de 1814 a finales de 1820, este fue el medio más fácil y seguro de trasladar fondos a cualquier punto de la geografía terrestre. “Los barcos de guerra proporcionaron un estímulo directo al comercio, al transportar metálico de un lugar a otro de América Latina y de esta a EEUU. Entre otras cosas esto permitió a los comerciantes sudamericanos hacer envíos

seguros a fuentes estadounidenses en pagos de mercancías recibidas de ese país y para la reexportación a los mercados de Asia.”⁽⁸⁾

Siguiendo esta línea, tanto el paulatino ocaso del dominio español como la progresiva admisión del comercio portugués, dentro de los parámetros marcados por la Gran Bretaña a causa de la política anti francesa de Lisboa, el desarrollo del tráfico negrero hacia el Brasil y el Plata encaró que un alto porcentaje del mismo quedara en manos de estadounidenses, amén de los intercambios ya tradicionales. “En el año 1805, veintidós barcos de bandera estadounidense entraron en el puerto de Montevideo. De estos once llevaban cargamentos de esclavos de África. En 1806 esta cantidad fue de treinta; de ellos veinte eran negreros y transportaban unos 2.500 esclavos. De acuerdo con los archivos montevideanos, la mayor parte de los principales puertos norteamericanos del Atlántico, pero en especial los de Baltimore hacia el norte, estaban interesados en este tráfico y traían cargas surtidas como ron, coñac, vino, sal, artículos navales, géneros y muebles, y de vez en cuando un coche, un juego de instrumentos de dibujo, sillas de montar y herraduras.”⁽⁹⁾

De tal forma el desarrollo de todos estos elementos nos muestra como todo fue fluctuando, de acuerdo a factores emanados del juego de poder existente entre las potencias. Ciertamente, cuando en 1807 el Parlamento británico abolió la esclavitud, dando el vamos a un lento proceso de combate contra el mismo a escala mundial, se produjo una progresiva disminución de los buques negreros estadounidenses y de otras banderas, cosa que no significó un debili-

(8) WHITAKER, obra reseñada, página 94.

(9) *Ibidem*, página 12.

tamiento del comercio embarcado, pues el intercambio general prosiguió dado el cariz de la penetración de sus medios en los mercados regionales. Empero, todas estas circunstancias no obraron sobre la media presencial de mercantes, ni británicos ni estadounidenses en el Atlántico sur, pues se sobrentiende que la América del sur, más el Caribe, se habían transformado en los únicos mercados posibles para sus exportaciones, en especial la Gran Bretaña, ya que la lejana Asia solo daba dividendos para sus extracciones. En este último punto, solo el comercio de contrabando daría ganancias, pues los mercantes estadounidenses en sus tornaviajes desde China abarrotaban los puertos del Plata y el Brasil de lozas, sedas y otros elementos exóticos elaborados en el Celeste Imperio.

Sintetizando sobre este capítulo puntual, el comercio embarcado estadounidense hacia aguas del cono sur americano tuvo tanto sus períodos de auge, como sus notorios momentos de declive que, en algunos casos, frisaron en un corte total de los mismos, siempre a tenor de las idas y vueltas de la mencionada situación europea. Por ejemplo, entre los años de 1795 y 1806, la bandera mercante estadounidense rayó alto en sus guarismos, aunque siempre muy bajo el nivel de la Royal Merchant Navy, hasta que en 1807, a raíz de las invasiones inglesas al Río de la Plata, el mercado sudamericano se saturó de mercancías de manufacturación británica, hecho que provocó una abrupta caída de las importaciones desde los EEUU. "Bien pronto los mercados y puertos de América, en este caso Río de Janeiro y Buenos Aires, quedaron abarrotados de productos invendibles. Muchas veces la cuchillería se vendía bastan-

te más barata que en la misma Inglaterra; los sombreros para hombres, que se enviaban en cantidades muy grandes, cayeron en sus precios de 24 a 4, es decir que los que habían hecho el envío perdían dinero, por lo que todo resultó en un gigantesco remate a precio vil".⁽¹⁰⁾

Ciertamente también este suceso, devenido de la desesperación de la industria británica por obtener mercados cerrados a causa del bloqueo continental napoleónico, originó una crisis interna en el virreinato rioplatense, al acaecer una acelerada caída de precios y una deflación generalizada que abonó en buena parte los sucesos de Mayo de 1810. La lectura de las fuentes documentales de esta época nos señala indudablemente, que las invasiones inglesas crearon un falso sentido de "libre mercado" en los bolsillos de los criollos rioplatenses, cosa que fue un espejismo devenido de una situación global.

De todo este entorno no se halló libre la USS Merchant Navy pues hasta la exportación de tabaco manufacturado, que representaba el principal producto a vender en la América del sur, sufrió enormemente en sus volúmenes de embarque debido a estos sucesos que recién culminarían bien entrada la segunda década del siglo XIX.

Asimismo, en 1813 el tránsito mercante estadounidense hacia los puertos sudamericanos había quedado virtualmente paralizado dado el estado de guerra con la Gran Bretaña, dominando plenamente la mar la omnipresente Royal Navy. Solo se logró algún volumen reducido ya que los agentes propios quedaron en sus puestos, hasta que a finales de 1814 los británicos cerraron completamente su cerco sobre los pocos buques estadounidenses que aun mostraban bandera.

(10) CAILLET BOIS, Teodoro. "El Comercio Marítimo Independiente, 1810-1830". FAEM. Buenos Aires 1970. Capítulo IX. Página 189.

Pero la reacción que siguió inmediatamente al final de esta guerra encaminó a la USS Merchant Navy a la misma escala en que se halló al inicio del conflicto. Asimismo, los sucesivos procesos de reconocimiento político que tuvieron los EEUU con las jóvenes naciones iberoamericanas, más el establecimiento de una serie de tratados de comercio y navegación con la Gran Bretaña, obraron de consuno en camino a un periodo de prosperidad que es señalado por sus voceros históricos.⁽¹¹⁾

Pero la paz con los británicos no supuso tregua alguna en la carrera competitiva, ya entablada desde hacía décadas en el terreno del comercio embarcado. En 1820 el Río de la Plata comenzaba un largo capítulo pautado por la pujanza de su proficua ganadería y sus industrias anejas, cada vez más sujetas al dominio económico implantado por los negociantes de Albión, que pese a los dos grandes conflictos desarrollados en tal período entre los años 1825 y 1828 y 1836 y 1851 en la cuenca platense, desarrollaron un sistema de sujeción y dependencia que se prolongaría hasta bien entrado el siglo XX.

Es dable señalar que alrededor de un 55% del embarque de cueros de la región se hacía a puertos británicos, tanto desde Buenos Aires, como el Montevideo cisplatino u oriental, por lo que los números de los movimientos portuarios rioplatenses muestran a la “Unión Jack” en neto dominio cuantitativo: “barcos entrados en Buenos Aires en 1821, 1822, 1823 y 1824, ingleses 128, 133, 113, 110; estadounidenses, 52, 78, 80 y 143, respectivamente”.⁽¹²⁾

En este caso la marina mercante estadounidense solo se sostuvo enhiesta en su

trabajosa segunda posición (disputada con Francia en el caso exclusivo del Río de la Plata), merced al paulatino cambio en las costumbres de su pueblo, que tomó al café brasileño como su bebida nacional, por lo que los puertos del Brasil siguieron observando sus buques, que a su vez, habían obtenido buena parte del antiguo tráfico del tasajo español que se embarcaba desde el Plata a las Antillas. Solo estos dos factores, sumados al cada vez más débil embarque esclavista, posibilitaron a la USS Merchant Navy seguir un rumbo sostenido de acuerdo con sus más caras esperanzas.

Es dable señalar la importancia que el Río de la Plata tenía para el comercio estadounidense pues los registros documentales hablan de que en la misma Withe House mucho se debatió sobre este punto; muy en especial, durante las presidencias de James Monroe y John Quincy Adams, momentos históricos más que señalados para América. En esos registros mencionados se denota que el tráfico hacia el Río de la Plata no asumía mayor interés cualitativo que las conexiones con Cuba, preciada joya antillana ya bajo los ojos de Washington. “Este no es el único indicio de que el presidente Adams no apreció el verdadero carácter e importancia del comercio con América del sur. En primer lugar describía a Montevideo como el principal puerto de esa parte de América, cuando en rigor Buenos Aires, con su gran hinterland de la Argentina, era considerablemente más importante que Montevideo. En segundo lugar subestimaba el valor de ambos puertos para EEUU. Sus instruc-

(11) El 8 de Marzo de 1822 el presidente James Monroe envió al Congreso un mensaje en el que pedía el reconocimiento de varios estados hispanoamericanos: Provincias Unidas del Río de la Plata, Chile, Perú, Colombia y México. En 1824 los EEUU reconocían al Imperio del Brasil.

(12) CAILLET BOIS obra reseñada, página 191.

ciones del 17 de mayo de 1823 al cónsul Rodney, quien estaba a punto de partir como el primer representante diplomático de los EEUU en Buenos Aires, contenía la afirmación de que “nuestras propias relaciones comerciales con Buenos Aires no pueden ser muy considerables durante mucho tiempo, si es que alguna vez lo son. Mientras Montevideo permanezca bajo la autoridad de otro gobierno, serán casi en general insignificantes.”⁽¹³⁾

Empero, en rigor en el año 1824 a Buenos Aires entraron 118 mercantes y a Montevideo 80. Esta realidad estaba impulsada por la colocación de productos norteamericanos como tabaco, ron, harina, zapatería, cabullería, herrajes y muebles, muy codiciados en el Plata y poco trabajados por los rivales británicos.

A todo esto, importante capítulo aparte, es la presencia en aguas australes de las flotas balleneras estadounidenses, circunstancia muy dolorosa para España primero y luego para la República Argentina, a luz de lo acaecido a finales de 1831, donde el gobernador porteño de las islas Malvinas fue violentamente copado por la acción de un buque de guerra de la US Navy, resultando de tal acción la ocupación británica del archipiélago dos años después. Este suceso resultó de la acción depredadora entablada por los pesqueros británicos y estadounidenses en mares australes que, como ya indicamos en el mismo siglo XVIII, había sido constante motivo de pre-ocupación para la autoridad española.

En ese menester la Patagonia, el cabo de Hornos y el estrecho de Magallanes fueron un coto privado de la navegación anglosajona durante décadas y un santuario para sus actividades de pesca y contra-

bando, suerte de paso ida y vuelta de los mercados del Oriente, situación que casi llevó a la extinción de buena parte de la fauna marina. Esta genuina “explotación irracional”⁽¹⁴⁾, sobrevino dadas las necesidades tanto europeas como del creciente mercado chino de grasas, aceites y pieles de ballenas y focas, por lo que el espacio austral del Atlántico sur fue virtualmente cruzado una y mil veces por británicos y estadounidenses. Espacio aparte es la utilización de los arribos maliciosos- una constante no solo para los anglosajones sino cualquier buque de otra bandera- recurso muy sostenido desde el siglo XVIII en adelante en aras del contrabando, cosa que afectó en buena medida el rumbo económico de casi la totalidad del cono sur, situación muy estudiada en diversas obras afines, basadas en las operativas portuarias de Montevideo, Buenos Aires, Río de Janeiro y sus aguas circundantes. Toda esta relación de hechos tienen un peso muy notorio en todas las situaciones devenidas del comercio embarcado a todo lo ancho del hemisferio occidental. Los movimientos de los mercantes de todas las banderas en aguas y puertos del Atlántico sur tuvieron una importancia cardinal en todo los sucesos librados durante casi un siglo en el continente sudamericano, pues tuvieron implicancias en el desarrollo económico y social de buena parte de estos territorios. Desde que en 1784 el banco de Boston ubicara una sucursal en Cantón, transformando al cabo de Hornos en espectador de lujo ante el paso de miles de velas, hasta que la apertura del canal de Panamá clausurara todo un período en la navegación pasando por la carrera del oro californiano, el tráfico mercante estadounidense en el sur atlántico había

(13) WHITAKER, obra reseñada, página 99.

(14) CRAWFORD, obra reseñada, página 92.

sostenido su clímax en una acabada muestra de potencia y empuje pleno de una practicidad no exenta de astucia mercantilista.

CONCLUSIÓN

Puede afirmarse sin equívoco que la segunda década de este siglo XIX mostró al mundo la pujanza de la marina mercante estadounidense. Lo dicen los números que muestran ya una característica que se haría tradicional en las políticas comerciales de los EEUU a través de los tiempos: el proteccionismo. En 1826 un 92.5 % del tráfico en mercaderías extranjeras que penetraban en puertos de la Unión lo hacían en buques propios, porcentaje muy elevado que en realidad jamás podría ser obtenido en el futuro. “No solo transportábamos casi todos nuestros productos propios, sino que la reputación de los constructores de buques yanquis como fabricantes de modelos cuya velocidad, resistencia y durabilidad superaban a las de cualquier navío existente, hicieron vender entre 1815 y 1840, 540.000 toneladas a compradores extranjeros. Un barco de vela de 500 toneladas totalmente equipado costaba 37.500 dólares en Norteamérica y 43.000 en Inglaterra. Generaciones sucesivas de constructores de barcos habían hecho nacer en Nueva Inglaterra los más hábiles artesanos del mundo, y la Europa septentrional había perdido, por su parte, muchos de sus carpinteros de ribera, atraídos a estas playas por los salarios más altos. Para tripular esos barcos se contaba con los combativos e inteligentes marineros yanquis, que parecían hallarse igualmente cómodos en los bancos de bacalao, en los barcos balleneros o en el cordaje de algún paquebote

transatlántico.”⁽¹⁵⁾ Pero es en este preciso y tan precioso momento para la marina mercante de los EEUU donde va a surgir en el horizonte un factor que va a propiciar una grave crisis que paulatinamente iría debilitando sus números. En la historia marítima los años que transcurren desde 1825 hasta más allá de 1860 traen a colación un periodo signado por la aparición del vapor y el hierro en la construcción naval. Este capítulo es para muchos analistas el acontecimiento más trascendental de la historia contemporánea, la llamada “revolución maquinista”, que modificó profundamente en pocas décadas las técnicas industriales, los medios de comunicación, la organización y las condiciones de vida diaria.

Este proceso, a hombros de la Revolución Industrial halló al mundo de la vela en su cenit y junto a ello a la marina comercial estadounidense en un momento clave, posición que auguraba años de aumento en los movimientos a escala global. Pero acaecieron una serie de hechos que provocaron un notorio declive, tendencia que tendría su momento fatal durante la Guerra de Secesión, situación de decadencia que solo lograría revertirse ya bien entrado el siglo XX, aunque solo a causa de la Primera Guerra Mundial.

El suceso mas importante sucedió a raíz de la lentitud de los medios estadounidenses en pasar sus buques mayores de la vela al vapor, cosa que asimismo se magnificó aun más, en el subsiguiente pasaje de la madera al hierro y de este al acero. En la tercera década de este siglo XIX ya los británicos habían asumido los cambios y compenetrados del mismo, viraron muy rápidamente sus medios hacia una gradual pero concisa nueva construcción naval.

(15) FAULKNER, obra reseñada, página 263.

Con una pujanza tal, prontamente la Gran Bretaña ocupó el primer lugar en los rankings mundiales de fabricación, con números muy lejos del resto, merced a sus yacimientos de carbón y hierro a pie de obra, la habilidad de sus artesanos, la baratura de su mano de obra y con la industria metalúrgica más avanzada técnicamente del mundo. Así se sucedió una carrera contra el tiempo con un lógico ganador.

“Hacia 1853 un tercio del total del tonelaje que salía de los astilleros británicos lo constituían barcos de vapor, si bien los de hierro eran aun escasos. En ese tenor los constructores de barcos yanquis, demasiado confiados en la reconocida superioridad de sus inimitables clípers, no percibieron el hecho de que el dominio del mar correspondía a la nación que supiera construir los mejores y más baratos barcos de vapor de hierro. El clíper era veloz pero poco económico. Construido en madera, no podía aumentar su volumen indefinidamente. Además, los barcos de vapor demostraron a la larga que eran mas seguros y aun más veloces que los hermosos clípers.”⁽¹⁶⁾

Ciertamente que la carrera californiana del oro, pauta desde 1848 en adelante, más la guerra de Crimea que afectó a Europa (1854-1856), mitigó en algo la paulatina decadencia de la USS Merchant Navy, pero tras el final de estos conflictos exógenos, las cifras cayeron rápidamente, instaurándose una crisis general que aumento progresivamente con la guerra en-

tre el norte abolicionista y el sur esclavista (1861-1865).

“Cuando la demanda de barcos de vela cesó, lo que ocurrió en 1858, la consecuencia fue que los astilleros construidos y equipados para producir barcos de madera y los artesanos entendidos en un tipo de barcos que ya no interesaban quedaron ociosos, y que los astilleros extranjeros que ya se dedicaban a la producción de barcos de vapor de casco de hierro empezaron a llevarnos ventaja. La crisis general de 1857 precipitó el desastre. En 1858 la producción de barcos, que durante los últimos diez años había mantenido un promedio de 400.000 toneladas anuales, descendió a 244.000, y en 1859 a 156.000. Al mismo tiempo las importaciones y exportaciones combinadas que se llevaban en barcos norteamericanos iban disminuyendo notablemente, y en 1861 solo se transportó un 62, 5 % en barcos norteamericanos contra el 92, 5 % que les había correspondido en 1826.”⁽¹⁷⁾

Realmente como se observa, la decadencia de la marina mercante estadounidense sobrevino por una sucesión de hechos dados, ya no solo sobre su perdidosa competencia con los británicos, sino que quizás buena parte de la especial sentencia de la navegación comercial a vela haya sido labrada al abrirse el canal de Suez en 1869, innavegable por que su teatro de maniobras no poseía vientos acordes, cosa que ocasionó que los vapores conectaran Europa y el Oriente en menor tiempo, circunstancia económica de peso.⁽¹⁸⁾

(16) *Ibidem*, página 263.

(17) *Ibidem*, página 265.

(18) “Me disculpo ante los buques de vela”, frase del ingeniero Ferdinand de Lesseps, fundador del canal de Suez, al advertir el retroceso de la vela ante el vapor. Señalamos que aun en 1913, un 8% del tonelaje de la marina mercante británica la componían veleros, siendo esta proporción algo inferior a la de los EEUU. La Primera Guerra Mundial mandó al fondo del mar a la casi totalidad de los buques mercantes a vela.

Como conclusión, obtenemos el convencimiento de que la USS Merchant Navy posicionó a su país en una escala mundial sin fronteras, varias décadas antes de que el almirante Mahan elaborara sus teorías de poder naval, mostrando la bandera de las barras y estrellas en casi todos los mares del orbe, con las consecuencias que en todos los terrenos tuvo, señalando en este último aspecto puntual a nuestro Atlántico sur.

BIBLIOGRAFÍA SELECCIONADA

ABADIE AICARDI Oscar. "La depredación pesquera del Atlántico sur por balleneros ingleses y estadounidenses y el concepto de derecho de pesca de José Bonifacio de Andrada e Silva en 1820." AUHMF. Ciclo Conferencias 2003. Monte-video.

ALLEN Oliver. "Los buques a vela". Editorial Time- Life. Barcelona. 1996.

CAILLET BOIS Teodoro Prof. "El Comercio Marítimo Independiente, 1810-1830".

FAEM. Buenos Aires. 1970.

CRAWFORD Leslie. "Uruguay Atlanticense". Monteverde. Montevideo. 1973.

FAULKNER Harold. "Historia Económica de los Estados Unidos. Buenos Aires. 1956.

LE DANOIS Eduard. "El Atlántico, historia y vida de un océano." Espasa. Buenos Aires 1940.

PARRY J.H. "Europa y la expansión del mundo" Breviarios. México 1952.

PEREYRA Horacio. "Competencia entre puertos, Buenos Aires y Montevideo, Ediciones Macchi. Buenos Aires. 1984.

SIEGFRIED André. "La crise britannique aux XX Siècle. Collection Armand Colin. Paris. 1931.

VILLEGAS Juan SJ. "Prosperidad del Comercio rioplatense a comienzos del siglo XIX. AUHMF. Ciclo de Conferencias 1999. Montevideo.

WHITAKER Arthur Preston. "Estados Unidos y la independencia de América Latina, 1800-1830." EUDEBA. Buenos Aires 1964.





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



www.revistanaval.com.uy

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

secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN

UN HOMBRE, UN MAPA Y UNA HISTORIA (El mapamundi de Juan de La Cosa)

Prof. Roberto PUIG

Nació en Montevideo. Desde muy joven, por imperio de una precoz y profunda vocación, se dedicó a la enseñanza en institutos oficiales y privados de nivel medio y superior. Actualmente, al fin de un larga actuación, ha limitado su actividad a su cátedra de la Facultad de Derecho -sector lingüístico-jurídico- en la carrera de Traductorado, de la que es promotor, cofundador, asesor y profesor decano, a un curso para estudiantes avanzados en la Universidad de la Empresa y a otro de divulgación en el Círculo de Bellas Artes. Ha cursado estudios superiores en varias instituciones, públicas y privadas, en el país y fuera de él; obtuvo aquí los títulos de Traductor Público en lengua inglesa e italiana, aunque ocasionalmente se sirve de alguna otra lengua en su labor. Sus inquietudes lo han llevado a trabajar desde un comienzo en dos campos diferentes: el de la lingüística (en el que se ha ocupado especialmente de traducción) y el de la historia de la cultura (en que se especializó en Historia de la Educación e Historia del Arte). Como docente, ha obtenido todos sus cargos por concurso y tiene en su haber primeros puestos en instancias internacionales. Como traductor profesional cuenta con una prolongada experiencia, con miles de trabajos realizados, que incluyen páginas de prestigiosas personalidades de nuestro medio (Clemente Estable, Eduardo J. Couture, E. Jiménez de Aréchaga, etc., etc.) Es autor de numerosas comunicaciones breves sobre temas de su especialidad, así como de varios libros, publicados tanto aquí como en el exterior; habiendo actuado, además, en repetidas ocasiones, en conferencias y encuentros nacionales e internacionales como traductor y ponente. Su labor de investigador e historiador se refleja en numerosos estudios, algunos de cuyos temas no habían sido tratados aún en el país. Fue fundador y director de la Revista Colegio de Traductores, en la cual durante muchos años dio a conocer sus aportes y sus inquietudes, especialmente en materia de lengua, historia y traducción. Colabora actualmente en diversos órganos de prensa (p. ej., la revista "relaciones") y de la Facultad de Derecho. Es miembro actualmente de varias sociedades culturales y profesionales; entre otros méritos, fue hace años nombrado miembro titular ("fellow") del Institute of Linguists de Londres.

I

Cuando Cristóbal Colón zarpó de Palos iniciando así su primer viaje transoceánico en aquella memorable madrugada de agosto de 1492, llevaba consigo, en la tripulación de la "Santa María", al propio dueño de ésta, Juan de la Cosa, que oficiaba de maestre.

Un año después, al iniciar el segundo viaje, esta vez nada menos que con diecisiete naves, también iba a bordo otro tripu-

lante del mismo nombre que el anterior, en calidad de marinero.

Durante mucho tiempo se pensó en un mismo personaje, o no se contempló la posibilidad de que fueran dos, homónimos. No obstante, investigaciones relativamente recientes parecen confirmar esta dualidad, la que apareja otro problema, que es el de saber si fue el primer Juan de la Cosa o el segundo, el autor de un célebre mapamundi fechado en 1500.

El propietario de la primera nave capitana era natural de Santoña, llamada en esa época Santa María del Puerto, localidad española de la costa cantábrica santanderina.

El segundo Juan de la Cosa era también vasco, pero se trasladó al sur, al Puerto de Santa María, en la Bahía de Cádiz, lo cual puede haber ocasionado la confusión con el anterior, dada la identidad de nombres y la semejanza de denominaciones de las respectivas poblaciones.

El primero fue objeto de nuestra atención en ocasión de la conmemoración del hundimiento de la “Santa María”, en la costa americana, en la Navidad de 1492, hecho que le valió una opinión nada elogiosa del Almirante, que entendemos no demasiado fundada. Según Samuel Eliot Morison, Colón no volvió a hablar de él; pero se sabe que solicitó a la corona autorización para transportar 200 cahices de trigo de Andalucía a Guipúzcoa, privilegio que los Reyes le concedieron el 28 de febrero de 1494, (cuando el segundo Juan de la Cosa se hallaba en La Española, en expresa razón de haber perdido su buque en las Indias).

El segundo Juan de la Cosa sería así el cartógrafo, protagonista asimismo de ulteriores viajes a América.

No obstante la opinión de este erudito investigador, parece haber elementos de juicio suficientes para que, siguiendo la versión tradicional, se confirme al primero de los nombrados —con quien Colón se había reconciliado, hasta el punto de nombrarle “maestre de facer cartas”— la paternidad del mapa al que habremos de referirnos de inmediato.

Juan de la Cosa, entonces, a pesar de tramitarse su petición durante el segundo viaje del descubridor, no estaba probadamente en la península, sino a bordo de “La Niña”, embarcado por segunda vez, junta-

mente con su homónimo, que hacía su primera travesía, y del que ya ciertamente no se vuelve a hablar.

El santoñés era muy avezado marino, como lo reconoció posteriormente Bartolomé de Las Casas en su Historia, y su participación en los viajes de Colón primero, y en los de Hojeda (u Ojeda), Américo Vespucio y Rodrigo de Bastidas después, había de serle de suma gravitación en su conocimiento de la geografía del Nuevo Mundo que figuraría luego registrada en su carta. Poseía no sólo aptitud y capacidad para la navegación, sino condiciones de observador, intuición y espíritu científico. Afortunadamente, vertió su talento en la confección de mapas, de los cuales el que se conserva —se sabe de otros hoy desaparecidos— es el fechado a su vuelta de la expedición compartida con Hojeda, que zarpó de España en mayo de 1499 y regresó a mediados del año siguiente, y que, en virtud de su indudable carácter científico y moderno, presenta notables diferencias y adelantos con respecto a otros intentos cartográficos anteriores.

II

Esta carta geográfica consiste en dos trozos de pergamino que, unidos por su eje menor, constituyen un rectángulo incompleto de 1,83 m de longitud por 0,93 m de ancho. El Trópico de Cáncer constituye el eje mayor. Pero, curiosamente, las leyendas y algunas figuras están colocadas en forma transversal, es decir, como si el mapa hubiera de mirarse en sentido vertical, tomando el oeste por el Norte. Este lado, precisamente, está redondeado, habiéndose así suprimido una zona que no era aún conocida en la época. En el mismo extremo (parte izquierda para el observador, en la posi-

ción hoy corriente en los mapas) figura América, en cuya zona central hay un rectángulo con la efigie de San Cristóbal, pintado en el momento de atravesar el río apoyado en su largo báculo de pino, llevando en hombros al Niño Jesús. Esta imagen ha sido unánimemente interpretada como alusiva al Descubridor, y está colocada en el área donde infructuosamente se buscó el estrecho que permitiera continuar hacia el Poniente.

Al pie de este retrato hay una leyenda que dice: “Juan de la Cosa la fizo en el puerto de s. ma. en anno de 1500”.

A unos 40 cms de distancia, como cerrando muy al Este el Mar Caribe, en caracteres góticos, se lee: “Mare Oceanum”. Por encima de estas palabras, y en la línea del eje mayor, hay una rosa náutica con dieciséis rumbos, en el centro de la cual aparece una imagen de la Virgen María, no ya dibujada sino recortada de un grabado en papel y pegada. El mismo recurso habría empleado el autor del mapa para llenar el cuadro vacío de la parte inferior.

Esta rosa de los vientos –que refleja un adelanto importante para la cartografía y para los viajes de descubrimiento, y pronto hubo de incorporarse a las brújulas– despliega radios o vientos que se prolongan hasta los bordes del mapa, dando la impresión, junto con los de otras nueve rosas náuticas de menor tamaño que también figuran en otras partes, de formar una red de color rojo que todo lo cubre.

El dibujo y los detalles están hechos a todo color, por lo que la obra resulta sumamente atrayente. Las leyendas son claras, y el lujo de detalles rivaliza con el de las mejores obras de la época. El artista también dio en algunos casos vuelo a su fantasía, poniendo en lugares conocidos y en las ciudades más importantes castillos, murallas, edificios varios y personajes y

soberanos representativos; figuran así la torre de Babilonia, la Reina de Saba en los límites del Mar Rojo, los tres Reyes Magos desplazándose hacia Siria, y en el Oriente legendario, seres monstruosos, como el hombre sin cabeza, con los ojos en el pecho y la nariz y boca en el vientre, próximo a un cinocéfalo, o sea una figura de aspecto humano con cabeza de perro, que recuerdan las narraciones fantásticas de Marco Polo.

Pero lo que asombra es la concreción y registro de hechos y contornos con criterio científico. El mapa representa la totalidad de las tierras conocidas en Occidente a fines del siglo XV, dibujadas a una escala enteramente razonable y verosímil. Esto, tan sencillo y común hoy, era entonces, por el solo hecho de representar cuatro continentes en una misma carta, revolucionario.

El Mediterráneo se halla cerca del centro; sus costas están escrupulosamente delineadas, con algunos errores que la cartografía tardaría aún en corregir. El norte de Europa es menos preciso, justamente por la falta de cálculos sobre la zona. El África está trazada con mano segura, y registra, al parecer, las últimas novedades aportadas por los navegantes: recuérdese que el Cabo de Buena Esperanza había sido alcanzado en 1488 por Bartolomé Dias y que en 1499 vuelve Vasco da Gama de su periplo indiano. En el Atlántico sur una leyenda dice, complementariamente: “mar descubierto por Portugal”.

A medida que nos apartamos de las tierras mejor conocidas, aumenta la imprecisión, y Juan de la Cosa termina prácticamente su mapa hacia Oriente con una línea hipotética formada por el Ganges, más allá de la cual no hay referencias útiles.

Y es precisamente en las zonas menos conocidas que el autor sitúa los personajes

que mencionamos, procurando no entorpecer la lectura ni interferir con los rumbos que ha trazado. Acompaña también sus referencias con unas cuarenta banderas y con el dibujo de diversos buques a vela, para señalar reinos, imperios y rutas claramente.

Se advierte un solo meridiano, sin embargo: está en medio del Atlántico, y materializa su versión de lo estipulado en Tordesillas, donde se estableció una línea de demarcación, tras intervención de la Santa Sede, entre los dominios de España y Portugal.

Los paralelos, en cambio, son dos: el ya citado Trópico de Cáncer y la línea equinoccial. La concordancia de las medidas en leguas que emplea es, con respecto al valor real de los grados de meridiano, sorprendente. Por todo esto, es notable la distancia que separa este mapamundi de los anteriormente realizado.

En lo referente a América, se aproxima cabalmente a la realidad al trazar las Antillas y la costa firme, especialmente desde el río Amazonas hasta Panamá, donde coloca, como hemos dicho, la figura de San Cristóbal, en la zona del istmo, que no tenía elementos para conocer. Y asombra también que dibuje a Cuba como una isla — apartándose correctamente aquí de lo que sostenía Colón, que en el segundo viaje había hecho jurar a sus hombres decir que era tierra firme peninsular— porque la convicción de su insularidad se obtuvo sólo ocho años después de aparecida la obra. Por eso algunos especialistas sostienen que la misma fue completada después de 1500.

Adolece, con todo, de imprecisiones de relativa entidad el mapamundi de La Cosa. Sitúa, por ejemplo, a Cuba, La Española y Jamaica al norte del Trópico de Cáncer, cuando realmente están al sur; Guanahani, la isla del primer desembarco, está algo des-

plazada hacia el Este. Esto podría deberse, no obstante, a un propósito de no divulgar demasiado lo descubierto por los españoles, insertando estas imprecisiones en una zona que se iba reconociendo trabajosamente, frente a otras naciones rivales.

En cuanto a América del Sur, frente al actual cabo San Roque hay una leyenda que dice: “esto cauo se descubrio en ano de mill y CCCXCIX por castilla syende descubridor vicent anes”, o sea, “Este cabo se descubrió en el año 1499 por Castilla, siendo descubridor Vicente Yáñez (Pinzón)”, lo que confirma el hallazgo del Brasil por España poco antes del célebre viaje del explorador portugués Cabral.

Obsérvanse también en el mapa nombres primitivos de la zona, como “costa anegada”, “mar dulce” (frente al delta del Orinoco), “costa de las perlas” (en el Caribe venezolano), “isla de brasil” (por la madera del árbol homónimo), “Venezuela” (o pequeña Venecia, Maracaibo), etc. Y también en América del Norte hay referencias que prefiguran hechos después divulgados: se aprecia una larga línea de banderas inglesas que se despliega desde el Labrador hasta Florida; un punto que generalmente se toma como Cabo Breton, aunque pudiera no serlo, se llama “Cabo de Yngleterra”. Una inscripción paralela a la costa dice: “mar descubierto por inglese”. Quizás se registren aquí acontecimientos posteriores a 1500, amén de otros muy recientes, como los viajes de Juan y Sebastián Gaboto por el Atlántico norte.

Hay, además, otras indicaciones varias, para los navegantes especialmente: “céfiros” que indican, con la mayor o menor hinchazón de sus carrillos, la dirección y fuerza de los vientos dominantes, referencias numéricas, etc., que nos hacen valorar aun más la labor de Juan de La Cosa, a pesar de los explicable errores de que ado-

lece, teniendo en cuenta los precarios y rudimentarios instrumentos con que contó, y las dificultades de toda índole que presentaba la cartografía, que en algunos aspectos, solo ahora, al finalizar el siglo XX, han podido superarse.

III

No podemos extendernos, por razones de espacio, todo lo que sería deseable a fin de presentar un panorama más completo del tema. Sin embargo, a título de curiosidad, creemos oportuno relatar un aspecto menos conocido del mismo.

El mapa que nos ocupa se halla actualmente en un marco de roble y protegido por un cristal, en el Museo Naval de Madrid. Pero ocurre que no siempre permaneció en España. Presumiblemente fue depositado originariamente en la Casa de Contratación, organismo fundado por cédula real del 20/I/1503 en Sevilla, cuyas actividades mercantiles y económicas fueron complementadas con otras de índole científica y geográfica, que mantuvieron largamente su prestigio. Allí fundaron cátedras para la capacitación de cosmógrafos y pilotos; se investigó la flora y la fauna de América; se mejoró la determinación de latitudes y longitudes, se estudiaron las co-

rrientes oceánicas, etc.; allí se creó, en 1508, el cargo de Piloto Mayor, cuyos tres primeros titulares, Américo Vespucio, Juan Díaz de Solís y Sebastián Gaboto, tuvieron que ver con la historia del Río de la Plata.⁽¹⁾

De la Casa de Contratación pudo haber pasado el mapa al Archivo o al Consejo de Indias, tal vez. Pero lo cierto es que un día desapareció. ¿Traslado? ¿Préstamo? ¿Hurto? No se sabe. Lo concreto es que durante mucho tiempo se perdió su rastro, hasta que Alejandro de Humboldt lo halló en 1832, entre las pertenencias que había adquirido a un anticuario su amigo el Barón de Walckenaer, Ministro Plenipotenciario de Holanda en París, hombre culto y de espíritu científico, que no se hubiera desprendido de él. Pero a su muerte, acaecida en 1853, sus bienes hubieron de ser puestos en subasta, y el Sr. Ramón de la Sagra, amigo también del Barón, conocedor del mapa, que había copiado para publicar parcialmente en su “Historia Política y Natural de la Isla de Cuba”, puso el hecho en conocimiento del gobierno español, el cual le encomendó adquirirlo a cualquier precio. Pujando con poderosos interesados, finalmente se logró la compra, por la suma de 4.321 francos, de la valiosa obra, que fue trasladada a Madrid, donde hoy se encuentra.⁽²⁾

(1) EL Piloto Mayor de la Casa de Contratación tenía el cometido, además, de recabar noticias sobre las comarcas americanas, por lo cual se solicitó desde un comienzo a los gobernadores y visitadores que remitieran informes de todo lo que ocurría y pudieran averiguar en los países de ultramar, “así de su ancho como de su largo e de sus límites, poniéndoles muy específicamente e por sus nombres propios, e como se confina o amojona por ellos; e asimismo las calidades y extrañezas que en ella hay, particularizando las de cada pueblo de por sí e qué poblaciones de gentes hay en ella; de los naturales, poniendo sus ritos e costumbres particularmente, e asimismo qué vecinos e moradores haya españoles e dónde vive cada uno, e cuantos dellos son casados con españolas e con indias y cuantos por casar, e qué puertos e ríos tiene, e qué edificios hay hechos, y qué animales y aves se crían en ella e de qué calidad son, etc.”

(2) La información inicial del Catálogo del Gabinete de Descubridores y Sabios marinos del Museo Naval de Madrid decía al respecto, con cierta inexactitud: “Número 553 – Carta de la parte correspondiente a América, que levantó el piloto Juan de La Cosa en el segundo viaje del descubridor genovés en 1493, y en la expedición de Alonso de Ojeda de dicho año. Sustraída de España, la poseía el barón de

Sobre la misma se han publicado numerosos trabajos, el primero de ellos del propio Humboldt, en la introducción del Tomo V de su “Examen crítico de la historia y la geografía del nuevo continente”, y ha sido reproducida en numerosas oportunidades.

Digamos, para finalizar, que su autor, Juan de La Cosa, nacido en fecha incierta a mediados del siglo XV, murió combatiendo contra los indios en el norte de Colombia en 1510, en una expedición realizada

con Hojeda —era su séptimo viaje a este continente— durante una escaramuza que pudo haberse evitado si Hojeda hubiera seguido las voces de prudencia del infortunado cartógrafo. Su viuda fue autorizada a conservar el repartimiento de indios en La Española, en virtud de los merecimientos de su esposo, a quien la posteridad ha señalado como uno de los grandes navegantes y “maestres de facer cartas” de esa época heroica.



Walckenaer, cuyos testamentarios la vendieron en pública almoneda, y la adquirió el Depósito Hidrográfico. Su director, que fue el señor don Jorge Lasso de la Vega, tuvo la condescendencia de que se depositase en este Museo, para que el público pueda ver un documento tan curioso y de mérito, con relación a la época en que se hizo”.

(3) Nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores posee unja copia de tamaño apenas mayor que el natural, perteneciente a la Sección Consular.



국립수산과학원
National Institute of
Marine Science

Research Vessels

국립수산과학원 연구선박

국립수산과학원 연구선박

국립수산과학원 연구선박

국립수산과학원 연구선박

국립수산과학원 연구선박





**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.

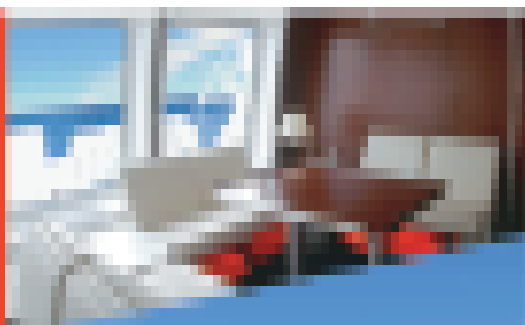


Revista de Marina, Armada de Chile Publicación Bimestral

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.

Montevideo - Buenos Aires



Trasladar a bordo de la
embarcación a los pasajeros
del Puerto Montevideo y
transportarlos hacia el Puerto
de Buenos Aires.
El servicio se realiza todos
los días excepto los días festivos.
El Pto. de Buenos Aires es
el destino final.



SERVICIO FERRIERO

Oficina Puerto Montevideo: 0211
00000000 - Tel. 0000 0000
00000000 / 0000 0000

Puerto de destino:
Oficina de operaciones - Buenos Aires
Tel. 011 2000 0000

www.coloniaexpress.com.uy



**CENTRO
CHRISTOPHER COLUMBUS**
INDEPENDENCIA, PUERTO RICO

**El primer viaje de Colón
al Atlántico
y el descubrimiento de
América**



El primer viaje de Colón al Atlántico

El primer viaje de Christopher Columbus al Atlántico en 1492, descubrió el continente de América y abrió el camino de la exploración y el comercio. Este viaje es un hito en la historia de la humanidad y el descubrimiento de América. Este viaje es un hito en la historia de la humanidad y el descubrimiento de América. Este viaje es un hito en la historia de la humanidad y el descubrimiento de América.



**El primer viaje de Colón
al Atlántico
y el descubrimiento de
América**

