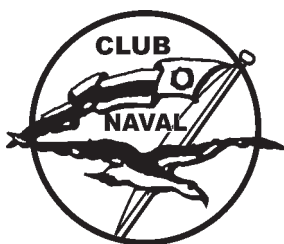


REVISTA NAVAL

ABRIL



2010

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXII N° 63

ISSN 0797 - 1222

ABRIL 2010

DIRECTOR

C/N (CG) Gustavo VANZINI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (CG) Aldo FRANCESCOLI

CN (CG) Italo M. SORRENTI

CN (CG) Jorge SARAVIA

CN (CAA) Javier BESIO

CF (CG) Enrique ALBORNOZ

CN (CG) Diego ROMBYS

TN (CG) Martín PEREYRA

AF (CG) Valeria SORRENTI

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Colabora con la Revista Naval: Sr. Yuri GRAMAJO

Coordinador Informático: CN (CG) Jorge FILARDI

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

NUESTRA PORTADA: Corsarios Artiguistas. Óleo sobre tela de Roberto Castellanos, 1935.

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

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

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

ÍNDICE

| | |
|---|-----|
| <i>A nuestros lectores</i> | 6 |
| <i>Los primeros pasos del Ministro de Defensa Nacional</i> Yuri GRAMAJO | 9 |
| <i>El camino hacia la política de defensa de Uruguay</i> Esc. María del Rosario RODRÍGUEZ CUITIÑO | 15 |
| <i>Hacia un nuevo sistema integral de educación naval superior</i> Contralmirante Alberto L. CARAMÉS SILVEIRA | 21 |
| <i>Las tecnologías de la información y las comunicaciones en la enseñanza</i> Capitán de Navío Francisco DÍAZ MARTÍNEZ | 27 |
| <i>El oro negro de Las Malvinas</i> Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS | 37 |
| <i>El buque de apoyo costero; un concepto operativo y funcional</i> Capitán de Navío (CG) (R) Daniel LOUREIRO | 51 |
| <i>Otros antecedentes sobre la Armada Nacional</i> Contralmirante (R) Julio César FRANZINI | 55 |
| <i>Asistencia primaria en combate...</i> T/N Álvaro NOVO ARRUDA | 69 |
| <i>USS “ARTIGAS” (Un transporte de NOTS)</i> Capitán de Navío (R) Patrick ROTH | 75 |
| <i>Coincidencias de la historia naval</i> Dr. Prof. Raúl PRADERI | 77 |
| <i>Leva y desertiones de marineros extranjeros...</i> Dr. Oscar ABADIE-AICARDI | 83 |
| <i>Noticias breves del ámbito naval y marítimo</i> Capitán de Navío (CG) (R) Francisco VALIÑAS | 103 |

A NUESTROS LECTORES

La presente edición de nuestra Revista Naval coincide con momentos de especial intensidad en la vida del país. Finalizado el proceso electoral, llevado a cabo en condiciones que llenan de orgullo a Uruguay en el concierto de las naciones del mundo, la nueva administración gubernamental se apresta a lo que, en su base conceptual es la política, es decir, “hacer posible”.

Es tiempo de nuevas visiones para viejos problemas como así también de caminos ya recorridos con diferentes puntos de llegada. Como comunidad naval y marítima observamos con esperanza que muchas de las inquietudes que hemos manejado durante años, aparecen en la consideración política y pública. Empezamos a ser concientes del valor de nuestros intereses marítimos y de la necesidad y la obligación que tenemos de protegerlos con herramientas reales, que vayan más allá de la mera retórica declarativa. Y que estas acciones sólo podrán ser eficientes en la medida que podamos contar con recursos humanos y materiales que se adecuen, no solamente a las necesidades operativas, sino también a las posibilidades de un país que tiene mucho que hacer y muchas veces, poco con que hacerlo.

Hagamos lugar a la esperanza y comprometámonos en la concreción de nuestras demandas. Solamente de esta forma podremos formar parte de un proceso que será provechoso para los intereses nacionales, a los cuales todos debemos servir.

Luego de un largo proceso académico y legislativo, se ha aprobado la Ley de Defensa. La misma constituye una herramienta de singular valor en el tratamiento nacional de un tema que durante muchos años había aparecido como escondido y en mu-

chos casos negado en la consideración de nuestros ciudadanos. Esta herramienta de por sí, no es más que la exposición de un camino a recorrer. Los resultados que la misma podrá generar dependerán de ahora en adelante del trabajo que autoridades civiles y militares lleven a cabo con sabiduría y profesionalismo.

Al frente de este proceso estará el nuevo Ministro de Defensa Nacional. La vorágine de estos primeros momentos de cambio de autoridades, no ha hecho posible entrevistarle de manera directa para plantearle nuestras inquietudes. No obstante y con su consentimiento, el integrante de nuestra Comisión Editorial, Prof. Yuri Gramajo, ha efectuado un cuidadoso análisis de las declaraciones públicas iniciales, con el fin de trazar una semblanza de quien conducirá las políticas de defensa en los próximos años.

La Esc. Rosario Rodríguez, colaboradora de nuestra Revista, nos conduce por el camino hacia una política de defensa en base a lo hecho hasta la fecha.

La presente edición retorna a lo que ha sido tradicional en nuestra Revista, que es el presentar a nuestros lectores artículos de una gran diversidad temática pretendiendo que la misma sea no sólo generadora de opiniones, sino también amena en su lectura.

La Educación Naval Militar y Marítima en general ha sido un tema muy trabajado en nuestras ediciones llegándose a tratar como número monotemático en la pasada edición; hoy como aporte a su análisis en momentos de amplia revisión de los conceptos de enseñanza a nivel nacional y mundial ofrecemos una actualizada visión de futuro del Director de Personal Naval.

La historia ha sido uno de nuestros fuertes, no sólo por la mera recreación del pasado lo cual de por sí es valioso en la formación de la necesaria tradición, sino que además intentando que el pasado constituya una lección para el futuro, reiterando lo adecuado y evitando lo que fue erróneo. Varios artículos responden a esta línea editorial, entre ellos el que nos hiciera llegar el CA Julio Cesar Franzini, con una carga de experiencia y nostalgia que creímos valioso transmitir.

Nuestro colaborador el CN Valiñas nos hace llegar también, junto con sus noticias del ámbito marítimo, un interesante artículo sobre los verdaderos intereses que operan en relación a la cuestión de las Malvinas.

El pasado 31 de enero se conmemoró el inicio de una hazaña marítima que engalana las tradiciones de nuestro país como fue la travesía del “Alférez Campora”. En

el próximo número nos dedicaremos a recrear este hito, como ya lo hemos hecho con la travesía del yate Blue Disa y del Maxi Yacht Uruguay Natural.

La reciente misiva que hiciera llegar a nuestras autoridades gubernamentales el Presidente de Costa Rica Oscar Arias Sánchez promoviendo la disolución de las Fuerzas Armadas de nuestro país, nos invita a reflexionar. Tratemos de salir del contexto de la injerencia que la misma supone en los asuntos internos de nuestra Nación y aun más de las suspicacias que genera, para plantearnos si un país puede confiar la defensa de su soberanía e intereses a las manos de otro o de la comunidad internacional.

La propuesta ha sido desestimada en declaraciones del Sr Presidente de la República, así como de otros actores políticos.

A todos Ustedes nuestros deseos de Buenos Vientos.

La Redacción



LOS PRIMEROS PASOS DEL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL

Yuri GRAMAJO



Periodista especializado en Seguridad y Defensa. Diplomado en el "George Marshall European Center for Security Studies", (Garmisch, Alemania) en "Counterterrorism and International Security". Diplomado en la National Defense University - College of International Security Affairs (Washington DC, USA) en "Global Security". Egresado del curso avanzado en "Operaciones Internacionales de Estabilidad" y de los cursos "Planificación y Gerenciamiento de los Recursos de Defensa" y "Contraterrorismo y Coordinación Inter-agencial" en CHDS-National Defense University (Washington DC, USA). Co-autor de los libros "El Poder en Nuestras Manos" (Fin de Siglo 2009), "Segurança e Defesa na América Latina" (Juruá Editora, Brasil 2009). Autor de los libros "Entre Rejas" (Promaster 2000), "Operación Brujas" (Fin de Siglo 1996). Conferencista, Panel Chair y Track Chair sobre "Comunicación Estratégica" en Brasil, Chile, Estados Unidos, Paraguay y Uruguay. Autor de ensayos académicos sobre "Políticas de Seguridad y Defensa" en Brasil, EE.UU. y Uruguay. Ha participado en las siguientes Misiones de Paz de ONU: Congo-MONUC 2001 y 2006, Eritrea-UNMEE 2004 y Haití-MINUSTAH 2005 y 2007. Es Jefe de Extensión Académica de la Escuela de Guerra Naval, Profesor del Instituto Militar de Estudios Superiores, Conferencista de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo y Facilitador Académico en la Académie Canadienne de la Défense.

El Ministro de Defensa Nacional Luis Rosadilla comienza su gestión despertando expectativas positivas. Lo que ha dicho y hecho en las primeras semanas al frente de la cartera, reflejan una concepción que por momentos aparece tanto interesante como moderna, en cuanto a Defensa Nacional. Quizás pocas veces se han escuchado o leído de parte de un Ministro que asume, manifestaciones y conceptos tan concretos sobre el horizonte a alcanzar en este tema.

Pero sus propias declaraciones, si se las analiza con algo de detenimiento, implican desafíos que quizás no sean tan fáciles de llevar a la práctica.

El Ministro dice que "...no hay Defensa sin capacidad de disuasión...", al

tiempo que afirma que "...la Defensa es una política pública de primer nivel..."

Ambos conceptos en conjunto marcan una importante visión política y hasta ahí seguramente todo estamos de acuerdo. El tema es salir del plano abstracto para llevarlo al terreno de las realidades.

La disuasión, por ejemplo, implica hablar de un sistema de defensa creíble y aplicable en todos sus aspectos: orgánicos, de medios y de hombres (incluyendo su moral), lo que sumado a ese manifiesto primer nivel de la Defensa como política pública, nos lleva inexorablemente a la necesidad de contar con todos los recursos requeridos a tal fin y que hoy, todos lo sabemos, están lejos de ser alcanzados.

¿Cómo se va a conciliar esto dentro del conjunto de demandas que enfrenta el gobierno en materia presupuestal, cuando además ya se ha reconocido pública y manifiestamente, la carencia salarial del sector, particularmente del Personal Subalterno?

¿Cómo se pretende llegar el nivel de inversión necesario?

¿Cuánto tiempo le llevará a Uruguay planificar el sistema, reestructurar a las Fuerzas Armadas, efectuar las inversiones adecuadas y llegar a tener un personal profesional básico comprometido con el nuevo sistema y adiestrado a tal efecto?

Considerando la realidad nacional y los propios compromisos sociales asumidos por el actual gobierno, ¿cómo se hace de la Defensa una política pública de primer nivel?

Asume el Ministro y el Ministro asume

El Ministro Rosadilla no es nuevo en los temas vinculados a Defensa. En 1999, el entonces Legislador Eleuterio Fernández Huidobro (uno de los pocos políticos interesados, cercanos y conocedores del tema¹) lo convocó para trabajar en su secretaría. En el año 2004 Rosadilla fue electo diputado. Como Representante Nacional integró la Comisión de Defensa de la Cámara de Diputados, siendo además en distintos momentos Presidente y Vice Presidente de la misma. Siempre se lo ha visto cercano al tema y fue un activo participante del Debate Nacional sobre Defensa, desarrollado en 2006. Viajó a Haití poco antes de asumir el Ministerio, ocasión en la que se enfrentó al profundo drama haitiano provocado por el terremoto y la complejidad de la misión de Naciones Unidas, junto a la participación de países como Estados Unidos, que comprometió una fuerte presencia militar y apoyo operativo y humanitario. Esta presencia desató críticas desde algunos sectores políticos alejados del lugar y por tanto descono-

cedores de una realidad de la que sí fue partícipe el propio Rosadilla. Ciertamente, el contacto con el terreno y vivir de cerca la labor, tanto de los uruguayos como de otros contingentes en Haití, puede influir para la adopción de percepciones diferentes a las tenidas en el pasado.

Temprano a la mañana del martes 2 de marzo el Presidente de la República, José Mujica, impuso en su cargo al nuevo Ministro de Defensa Nacional, junto a Gabriel Castellá como Subsecretario. En el acto estaban el Vicepresidente de la República, Cr. Danilo Astori, el Ministro saliente Dr. Gonzalo Fernández, integrantes del Poder Ejecutivo, el Ex Presidente Dr. Julio María Sanguinetti, el Secretario General del Partido Colorado Dr. Pedro Bordaberry, varios legisladores blancos, el Dr. Pablo Mieres del Partido Independiente, los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas, junto a autoridades y funcionarios del Ministerio. De cara a los presentes y a la población mediante los medios de comunicación, Rosadilla asumió como Ministro y “asumió” un conjunto de realidades. Entre ellas, lo que él mismo calificó de “*insostenible*”, refiriéndose al nivel salarial de “*la enorme mayoría*” de los funcionarios de dicha Secretaría de Estado. Rosadilla dijo que no todo se resume a un aumento salarial “*...que seguramente lo va a haber...*” y que “*...no vamos a descansar un minuto hasta no encontrar de qué forma dirigir mejor desde el último centésimo al primer millón que se esté gastando en elementos no imprescindibles (...) o en gastos no necesarios, pero no para que vuelva a la burra central de gobierno, sino para que sirva como aliento, como apoyo, como paliativo a los descendidos niveles salariales que tiene el personal...*”, insistió.

No excusó temas. Haciendo referencia a su pasado como integrante del MLN-Tupamaros, hizo dos referencias, la primera casi al comienzo de su alocución: “*...He dejado todos los fanatismos, pero me he*

hecho fanático de algo nuevo, voy a seguir defendiendo de aquí en adelante un solo fanatismo: el fanatismo de transformar al Uruguay en un país vivible para todos y para eso se necesita la concurrencia de todos los uruguayos". Más adelante solicitó a la Prensa dejar de lado las especulaciones sobre su pasado como guerrillero, al tiempo que agregaba: "Acá viene un uruguayo al Ministerio de Defensa (...) y es mi único partido y mi única camiseta. La mejor forma de hacer justicia con la historia es hacerla a futuro, ese futuro que nos va a encontrar juntos".

Rosadilla también señaló que la recientemente aprobada Ley de Defensa Nacional² es un elemento primordial que debe ser reglamentada para su puesta en funcionamiento. Eso demandará una convocatoria a la participación y discusión con todos los actores, sobre la base que no existirán líneas divisorias entre civiles y militares y que todos serán invitados a participar. Manifestó que cualquiera que desde la óptica de la confianza política en la dirección del Ministerio tenga actitudes hostiles, degradantes, desafiantes o provocativas hacia cualquier personal militar no estará en condiciones de integrar el Ministerio de Defensa; así como cualquier militar que no esté en condiciones de trabajar con niveles de responsabilidad y entender de qué manera se manejan los diferentes directores tampoco estará en condiciones de integrarlo. «Porque el Uruguay no se puede parar por prejuicios», expresó.

El Ministro que dijo al Presidente y Vice Presidente "No fallaré. No fallaré, compañeros..." fue el mismo que reconoció y agradeció la presencia de los líderes políticos de la oposición con representación parlamentaria, al destacar que se ocupó personalmente de invitarlos a la ceremonia, invitación a la que "... han respondido con generosidad, han respondido al momento, al tono y al clima político que el país vive..."

El jueves 4 de marzo a la tarde, habló en el anfiteatro "Ramón Tróbal" del Ministerio, ante el resto de las autoridades ministeriales y militares. Ahí volvió a repetir algunos conceptos vertidos en su asunción y reafirmó la necesidad de que las Fuerzas Armadas cumplan con su misión esencial contando con una capacidad de disuasión, con los correspondientes medios materiales y humanos. Señaló también que las tareas accesorias no deben afectar el normal desarrollo de las tareas primarias. Habló de la importancia de colocar en la agenda política y en el debate social, la discusión sobre los temas de Defensa y que las tareas que desarrollan las FF.AA. tengan otro protagonismo, más allá de ser centro de atención solamente cuando suceden accidentes o incidentes que involucran a las mismas. Reiteró que reconoce los bajos salarios militares, necesidades y carencias, particularmente del Personal Subalterno; a los que se comprometió a revertir. Destacó nuevamente la importancia de contar con una Ley de Defensa a la que hay que instrumentar y hacerla realidad. Afirmó la necesidad de no establecer líneas divisorias entre civiles y militares y que tanto unos como otros respeten y valoren sus respectivas condiciones. Habló de la inserción internacional del país en materia de defensa y que esto debe ser hecho "...a partir de lo que nosotros mismos podamos pensar..."

Proyección 2025

Tanto en esas dos instancias como en entrevistas brindadas a algunos medios de Prensa, el Ministro Rosadilla ha enfatizado la importancia de potenciar el trabajo del Ministerio a partir de una acción coordinada con la Cancillería, fortaleciendo las relaciones entre ambas Carteras en base a los requerimientos del país en materia de defensa. Esto, que resulta obvio, ha sido muchas veces olvidado, en el sentido de

entender que la primera línea de defensa de todo país es su Ministerio de Relaciones Exteriores, algo que en el caso de Uruguay adquiere particular relevancia.

Como participante de las Mesas Temáticas del Debate Nacional sobre Defensa, llevado a cabo por el Ministerio en 2006 en el IMES, tuve la oportunidad de preguntar en la segunda sesión si estaba presente algún representante del Ministerio de Relaciones Exteriores. Para ingrata sorpresa de todos los que asistíamos, pues... no había ninguno. El Debate Nacional sobre Defensa comenzaba su etapa más fermental y la Cancillería faltaba sin aviso. Una semana después dos delegados del Ministerio de Relaciones Exteriores se hicieron presentes. Participaron durante dos o tres sesiones y después, sencillamente nunca más volvieron. De modo que la importancia que Rosadilla le otorga al tema aparece tanto oportuna como imprescindible. Obviamente, esta inquietud debe ser acompañada desde el Ministerio de Relaciones Exteriores.

En lo que hace al nuevo rol de las Fuerzas Armadas, Rosadilla ha dicho que hay que dar respuesta a la pregunta de *“qué Fuerzas Armadas queremos para 2025”*. Señaló que esto conlleva determinar medios, educación, logística, comando, comunicaciones, despliegue, escuelas, procesos de profesionalización y, sobre todo, definir las relaciones con la UNASUR, Argentina, Brasil y Estados Unidos. Agregó que *“...Existen otros puntos concretos que están en la agenda, como la reforma de la Ley Orgánica de las FFAA, de los retiros, pero hay temas en los que es preciso introducir una mirada de Defensa, por ejemplo, en el uso de la energía nuclear en Uruguay o la implementación de la eficiencia energética de las FFAA. Si hay algo que éstas tienen que tener es autonomía en esa materia. Pero si hablamos del Plan Cardales y la banda ancha, ¿no es preciso tener una mirada de Defensa sobre ese punto?”*

Ahora bien, “...el siglo XX finalizó con profundos cambios globales que impactaron de diversa manera en todos los rincones del planeta. El mundo bipolar de la guerra fría con su división de absolutos, de blanco y negro, de buenos y malos, de unos y otros, era más allá de las enormes consecuencias que produjo, un mundo de alguna manera más sencillo. A veces, aunque no siempre, bastaba con saber y definir de qué lado se quería estar. Han transcurrido dos décadas de la caída del muro de Berlín y el mundo todavía sigue ajustándose, buscando un balance que no termina de aparecer. Los cambios globales generan necesidad de respuestas nuevas a los retos del presente. Muchos de estos cambios han sido inesperados y están a su vez en constante evolución.

El mundo hoy, requiere más que nunca, imaginación y capacidad de adaptación. Sucede en todo y sucede en materia de Defensa.

Ya no es posible pensar a los militares y a las Fuerzas Armadas como una mera herramienta de guerra. Las Fuerzas Armadas requieren de un nivel de plasticidad que les permita, aún preparadas para la guerra, servir adecuadamente en la Paz...”³

Rosadilla dixit 2006

Esto expresaba en 2006, el entonces diputado Luis Rosadilla, en el Debate Nacional sobre Defensa:

*“Siendo la defensa una política pública cuyas definiciones y conducción deben realizarse en los más altos niveles de responsabilidad de gobierno, y cuyo debate, revisión y control deben ser exhaustivos y permanentes, no puede ella pensarse sino es desde una perspectiva global e integrada al conjunto de las demás políticas públicas, en especial a la que el país defina en materia de relaciones exteriores”.*⁴

“Habrá una clara diferenciación de los ámbitos de defensa nacional y de seguridad interna: a) se eliminará el empleo de las

FFAA en las áreas relacionadas con el orden político interno, la seguridad ciudadana y toda tarea de acción policial; b) se diferenciará completamente “policía marítima” y “policía del aire” como defensa militar del espacio y responsabilidad de las FFAA, de los conceptos de servicios policiales que refieren al orden público interno que son responsabilidad del Ministerio del Interior; c) no se emplearán las FFAA en misiones de orden interno como lucha contra el terrorismo, el narcotráfico o el contrabando, que también son de responsabilidad del Ministerio de Interior; d) no se renovarán los compromisos que obligan a nuestro país a la realización de maniobras, ejercicios y operaciones conjuntamente con las FFAA de los EEUU que, como las Unitas u otras, reafirman la vigencia del sistema militar panamericano; e) y se hará un análisis de los ejercicios o maniobras militares desarrollados con los efectivos de los países de la subregión, estudiando la conveniencia de su cumplimiento futuro”.⁵

Esto que manifestaba en 2006 el actual Ministro Rosadilla:

- ¿Es cien por ciento compatible con su pensamiento hoy día, al frente de la gestión ministerial?
- ¿Cómo se van a materializar las expresiones manifestadas respecto del no cumplimiento de tareas policiales? La vigilancia perimetral de algunos establecimientos carcelarios, ¿qué tarea es...?

“...Te confieso que como militar, hasta ahora escuché, lo que quería escuchar...”

Esto me lo dijeron varios militares, tras los primeros discursos del Ministro. El sentimiento generalizado, aunque quizás no monolítico, es de sorpresa positiva y expectativa. “...Hay que esperar y ver, pero al menos lo que dice, es lo que uno siempre ha querido escuchar...”, han dicho algunos. Tras los dos primeros discursos, la primera

imagen que tuvieron muchos fue, en varios sentidos, sorprendente y positiva.

Naturalmente, cada palabra y gesto del Ministro es observado con detenimiento por los militares, quienes en su condición de tales, esperan órdenes claras y misiones concretas. Y eso, es lo que muchas veces ha faltado en nuestros sucesivos gobiernos: metas y objetivos concretos y órdenes claras.

En esto, el Ministro dio un primer paso firme. Quizás hasta más firme que el propio Presidente de la República quién en su discurso de Durazno, fue algo vago en definiciones y despertó ciertas dudas sobre temas capitales. La generalización es útil, pero no siempre.

El Ministro Rosadilla ha hablado poco y lo ha hecho con convicción. Eso es bueno.

En una conversación abierta que tuvimos a poco de asumir, me dijo que piensa predicar lo que exige con su propio ejemplo. Eso es mejor aún.

¿Y la amenazas...?

Como ya se expresó, el Ministro Rosadilla ha dicho que “...no hay Defensa sin capacidad de disuasión...”

De acuerdo, pero quizás algunas preguntas sean necesarias:

- Disuadir, ¿a quién o quiénes vamos a disuadir?
- Disuadir, ¿qué?, ¿qué capacidad o capacidades tácticas vamos a disuadir?

Y a su vez, para intentar responder estas interrogantes, quizás contribuya realizar otra pregunta previa:

- ¿Cuáles son nuestras amenazas...?

Me refiero a las amenazas reales, concretas, verdaderas.

Personalmente, creo que ésta es la pregunta que se debe formular y paradójicamente, pocas veces se plantea.

Quizás respondiendo esta pregunta podamos ayudar a definir finalmente, un modelo de defensa *adecuado, factible y aceptable*.

Aquí nuevamente aparece la inevitable participación hiper-activa del Ministerio de Relaciones Exteriores como parte de nuestra más efectiva, redituable, eficaz y eficiente Política de Defensa.

Para un país pequeño como Uruguay, el prestigio de ser una nación respetuosa y respetada, de buenas relaciones con vecinos cercanos y lejanos, de acción firme al momento del “pacta sunt servanda”, son elementos que fueron desde siempre y lo seguirán siendo de futuro, determinantes a la hora de hacer razonable y acertada nuestra Política de Defensa y creíble cualquier capacidad de disuasión.

Y en esto, me permito agregar un matiz a lo expresado por el Ministro:

- No necesariamente disuade quien necesita disuadir...
- Disuadir, se disuade de muchas maneras...

No olvidemos que en materia de relaciones internacionales, lo único que importa finalmente, son los intereses. Y en esto, sin renunciar a valores propios, nuestros intereses pueden ser conciliables. Hay que definir con quienes...

Mientras tanto, la pregunta sigue vigente: ¿Cuáles son nuestras amenazas...?

Viene bien

El Ministro de Defensa Luis Rosadilla comienza muy bien una gestión que, en lo previo, estaba cargada de incertidumbres que oscilaban de lo positivo a lo negativo.

Sus primeras palabras y acciones fueron contundentes y despejaron neblinas y dudas que pudieran existir anticipadamente, para abrir un espacio de sana expectativa.

Sí, el Ministro arrancó bien. Su gestión viene bien.

Importa ahora lo que vendrá.

Ver cómo y cuándo, las palabras ceden paso a las acciones concretas y acertadas.

Es lo que todo ciudadano quiere de sus gobernantes. Una gestión certera y con destino claro.

En varios ámbitos y a más de un Ministro de Defensa tuve la oportunidad de preguntarle algo bien simple, pero que desde 1985 a la fecha parece haberse diluido sin definición clara: ¿cuál es la Misión de las Fuerzas Armadas?

El Ministro Rosadilla ha comenzado a responder esa pregunta y tendrá cinco años para terminar de completarla. El derrotero del país en materia de defensa, mucho tendrá que ver con esa respuesta.

Cómo comienza una gestión, ya se sabe, es muy importante, el tema está en qué pasa después y sobre todo, cómo termina.

Ojalá lo haga, mejor aún, de lo que comienza.

Lo necesitamos

Y lo merecemos.

NOTAS

¹ Termina por constituirse en una debilidad del sistema, el escaso número de políticos de todos los partidos que se interesen y menos aún los que conocen de estos asuntos. Esto también se ve reflejado en el reducido número de civiles con preparación o experiencia en Seguridad y Defensa.

² La Revista Naval publica en este mismo número un artículo que analiza la mencionada Ley.

³ Gramajo, Yuri y otros, *Seguranca e Defesa na América Latina*. (Juruá editora. Brasil, 2009), 303

⁴ *Debate Nacional sobre Defensa. Aportes para una Ley de Defensa Nacional*, (Ministerio de Defensa Nacional, PNUD, 2006), 72

⁵ *Debate Nacional sobre Defensa. Aportes para una Ley de Defensa Nacional*, (Ministerio de Defensa Nacional, PNUD, 2006), 77



EL CAMINO HACIA LA POLÍTICA DE DEFENSA DE URUGUAY

Esc. María del Rosario RODRÍGUEZ CUITIÑO



María del Rosario Rodríguez Cuitiño es Escribana Pública y Procuradora, egresada de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (UDELAR. En Posgrado, se encuentra realizando la Maestría en Ciencia Política. Diplomada como Asesor en Defensa en el Instituto Jurídico de Defensa y en Alta Dirección Pública. Graduada en el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa, Universidad Nacional de Defensa de Washington, USA, en “Estrategia y Políticas de Defensa” y en “Coordinación Interinstitucional y Contraterrorismo”. Docente de la Escuela Naval y la Escuela de Guerra Naval. Expositora en la Universidad de Buenos Aires y en la Universidad de Palermo, Argentina, sobre Política de Defensa y Política Exterior de Uruguay: Misiones de Paz. Becaria de la Fundación para Estudios Parlamentarios y del Estado autonómico “Manuel Giménez Abad” de España y Escuela de Gobierno Parlamento para un buen gobierno, por su trabajo “Inserción Internacional del Uruguay”. Ocupó el cargo de Jefe de la Asesoría Notarial del Ministerio de Defensa Nacional. Actualmente, es la Sub Directora Académica del Centro de Altos Estudios Nacionales.

INTRODUCCIÓN

El hecho que Uruguay cuente con una Ley de Defensa constituye un hecho de suma relevancia a nivel nacional. Hasta el momento, nuestro país no contaba con una ley de estas características y forma parte de un proceso que comenzó en 2006 con el Debate Nacional sobre Defensa, las Mesas Temáticas de Debate, la remisión a iniciativa del Poder Ejecutivo del proyecto de Ley que fuera sancionada en el Parlamento en 2009, el veto parcial del Poder Ejecutivo, y que culmina este año con el rechazo del Parlamento al veto, precisamente antes de finalizar la Legislatura asumida durante el mandato del Presidente Doctor Tabaré Vázquez, dando nacimiento a la Ley 18.650 del 19 de febrero de 2010.

Asimismo, debe destacarse especialmente que el levantamiento al veto del Poder Ejecutivo se realizó con los votos de todos los

partidos políticos, situación que no se había producido durante los cinco años, ni aún con la ley de despenalización del aborto. La Asamblea General con 74 legisladores en Sala, rechazó por unanimidad -51/51 Diputados y 23/23 Senadores-, el veto parcial que interpuso el Poder Ejecutivo al proyecto de ley Marco de Defensa Nacional sancionado por las dos Cámaras. La coalición de izquierda estaba conformada entre otros por el Diputado José Bayardi, quien siendo Ministro de Defensa Nacional negociara y acordara el contenido de la ley con el resto de los partidos, y por el entonces Diputado Luis Rosadilla, actual Ministro de esa Secretaría de Estado.

No teniendo Uruguay un Libro Blanco de la Defensa, como han elaborado otros países en el marco de las recomendaciones de la Comisión de Seguridad Hemisférica de la Organización de Estados Americanos, ha contribuido a dificultar la

definición de la política de defensa. La importancia de esta Ley radica en establecer de manera expresa la definición del nivel estratégico-político en materia de defensa, los lineamientos para el empleo de las Fuerzas Armadas, y la mejora en las relaciones militares con la sociedad civil, a partir del consenso nacional.

Los temas de la defensa no han sido los que han concitado mayor interés de la clase política: con el retorno del gobierno civil en 1985, su principal tarea fue reestablecer el Estado de Derecho y democrático del Uruguay; posteriormente, tal vez por las complejidades que presenta el sector de la defensa, en razón a su especialidad, el sistema político nacional no abordó su análisis y discusión, si bien ya existían una serie de documentos a nivel partidario, en especial en los programas de gobierno.

Las referencias a la política de defensa nacional, las Fuerzas Armadas y al Ministerio de Defensa hasta el dictado de esta Ley, podían inferirse del Decreto Ley Orgánico de las Fuerzas Armadas 14.157 del 21 de febrero de 1974 y su modificativa, la Ley 15.808 del 7 de abril de 1986, además de las Leyes Orgánicas del Ejército, Armada y Fuerza Aérea¹, sin perjuicio de lo establecido expresamente en la Constitución de la República de 1967.

El contexto posterior a los gobiernos cívico-militares junto con el fin de la Guerra Fría contribuyeron inevitablemente a reordenar concepciones en materia de seguridad y defensa y los nuevos roles de las Fuerzas Armadas; tal es así que las referencias a seguridad nacional, establecidas en el Decreto Ley Orgánico de las Fuerzas Armadas fueron derogadas por la Ley 15.808 del 7 de abril de 1986, sin definir del punto de vista político los conceptos de defensa y de seguridad.

Estas deficiencias conceptuales y de reestructuración institucional posterior a la

democracia, así como intentar informar a la sociedad sobre los objetivos e instrumentos de nuestra defensa nacional, llevaron a la elaboración de dos documentos oficiales emanados del Ministerio de Defensa en 1999 y en 2005² y posteriormente a su discusión con la mayor participación política, militar, parlamentaria, social y académica en el Debate, con exponentes nacionales y extranjeros, cuyo producto final fue producir los insumos necesarios para la elaboración del anteproyecto de Ley Marco de Defensa, mediante la participación de las Mesas Temáticas de Debate que proporcionaron las herramientas básicas para elaborar dicha ley.

EL DEBATE SOBRE DEFENSA NACIONAL

En marzo de 2006 el Ministerio de Defensa Nacional junto con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y la Universidad de la República, inicia el Debate sobre Defensa Nacional”, como una nueva forma de analizar los asuntos de la defensa nacional e incorporarlos a la agenda y al debate político de manera pública y transparente. El Debate unió en el mismo ámbito a dos ex Presidentes de la República, Doctor Julio María Sanguinetti y Doctor Luis Alberto Lacalle y al entonces Presidente de la República, Doctor Tabaré Vázquez, donde expusieron diferentes concepciones políticas respecto de la defensa nacional y las Fuerzas Armadas en el Uruguay, suceso que no se había dado con anterioridad en nuestro país

El Debate Nacional logró reunir miembros de todos los partidos políticos, y para participar en las Mesas Temáticas que el mismo generó, se invitó a instituciones públicas y privadas, partidos políticos y actores sociales, comunicadores, ámbitos académicos, trabajando juntos con el fin de lograr cada uno desde su rol, el mayor

aporte y consenso de la sociedad civil y del ámbito parlamentario y producir los documentos para la futura Ley de Defensa, analizando los temas de defensa nacional, política exterior y defensa, Ministerio de Defensa Nacional, Fuerzas Armadas y Justicia Militar.

El producto final del Debate y de las Mesas Temáticas de Debate fue entonces la elaboración del proyecto de ley sobre defensa que llevó a que los actores principales -el Parlamento con determinada decisión política y el Poder Ejecutivo-, convinieran en su redacción final luego de la presentación del proyecto original y sus modificaciones posteriores.

Es así que tratando de buscar el mayor consenso entre todas las fuerzas políticas, luego de negociaciones entre el gobierno y los partidos de la oposición, el 18 de febrero de 2008, el Poder Ejecutivo remite a la Asamblea General el proyecto de ley³, la Cámara de Senadores lo aprueba el 29 de diciembre de 2008 y la Cámara de Diputados el 18 de agosto de 2009, siendo vetado en forma parcial por el Poder Ejecutivo en relación a su artículo 16 referente al Estado Mayor de la Defensa, en septiembre de 2009.

En el Mensaje de Ley enviado a la Asamblea General junto con el proyecto de Ley para la aprobación en el Parlamento, uno de los fundamentos expresados por el Poder Ejecutivo fue el siguiente:

“Durante la campaña electoral del año 2004 la fuerza política que hoy está en el Gobierno planteó la necesidad de impulsar un amplio debate nacional en materia de Defensa. Se fundamentó el mismo, en la valoración respecto a que el tema de la Defensa Nacional había estado ausente a lo largo de nuestra historia de los ámbitos institucionales, salvo contadas excepciones que estuvieron vinculadas más a acontecimientos bélicos externos que a la historia nacional.

También a la ausencia de reflexión y producción respecto a estos temas que caracterizó el desarrollo de la elaboración académica.

Se entendía en dicha oportunidad y se sigue entendiendo que los temas de Defensa no son patrimonio exclusivo de los ámbitos militares. Que en su aceptación amplia la defensa nacional incumbe al conjunto de la sociedad y que restringir los temas de la defensa a los temas militares es un error con consecuencias importantes”.⁴

ANÁLISIS DE ALGUNOS ASPECTOS DE LA LEY MARCO DE DEFENSA NACIONAL

Consideramos de interés para este trabajo, analizar algunos aspectos de la Ley. Básicamente define la política de defensa del Estado, crea una nueva estructura en el sistema de defensa nacional con el Consejo de Defensa Nacional y el Estado Mayor de la Defensa, modifica la organización interna del Ministerio de Defensa Nacional y establece disposiciones acerca de la Justicia Militar.

En primer lugar, define la defensa nacional como el conjunto de actividades civiles y militares dirigidas a preservar la soberanía y la independencia de nuestro país, a conservar la integridad del territorio y de sus recursos estratégicos, así como la paz de la República, en el marco de la Constitución y las leyes, contribuyendo a generar las condiciones para el bienestar social, presente y futuro de la población.⁵

En cuanto a las características de la defensa, la caracteriza como “un bien público” y una función “integral” del Estado, entre otras, agregando que es un derecho y un deber del conjunto de la ciudadanía. Esto significa entonces que la defensa compromete a toda la Nación, que es un tema político que nos atañe a todos como ciuda-

danos y habla de un Uruguay democrático. Significa también que la sociedad civil pueda conocer y opinar sobre los temas de defensa nacional, como sucedió en las Mesas Temáticas, creando un modelo de sociedad civil y militar integradas.

A su vez sitúa a la política de defensa nacional como una política pública, indicando que debe propender a través de acuerdos amplios a políticas de Estado. Este aspecto a nuestro juicio, es sumamente positivo en cuanto a que las políticas públicas deben tender a transformarse en políticas de Estado, que trasciendan temporalmente los períodos de gobierno de los partidos políticos de turno en el poder y que surja de un consenso político y social. La política de defensa es una típica política de Estado y si bien cada partido político adhiere a una concepción ideológica propia, la política de defensa debe formar parte de la estrategia nacional.

La política de defensa nacional será determinada por el Sistema de Defensa Nacional, conformado por el Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo y el Consejo de Defensa Nacional, siendo este último órgano, también creado por esta Ley de Defensa, para asesoramiento del Presidente de la República en esta materia, quien a su vez lo preside. También lo integran los Ministros de Defensa Nacional, Relaciones Exteriores, Interior y Economía y Finanzas, siendo facultativo la integración de los Comandantes en Jefe de las tres Fuerzas y del Jefe del Estado Mayor de la Defensa, entre otros. La conducción política de la defensa está a cargo del Ministerio de Defensa Nacional, así como también todo lo que atañe a las Fuerzas Armadas

También indica que la política de defensa nacional debe estar coordinada con la política exterior del país, destacando la centralidad de la acción diplomática como primer instrumento de solución de conflictos, al servicio de la Defensa. El Ministro de Defensa Nacio-

nal, Luis Rosadilla, ha manifestado en sus primeros días al frente de esa Cartera que “entre los elementos a potenciar durante la actual administración se encuentra la mejora de las relaciones exteriores⁶”.

Este artículo se combina con otra disposición que establece que la participación de contingentes nacionales en Misiones de Paz constituye una decisión soberana que estará determinada por la política exterior del Uruguay, tendiendo a la promoción de los intereses nacionales en el ámbito internacional, la práctica de medidas de confianza mutua y la promoción de relaciones de cooperación y respeto entre los diversos actores de la comunidad internacional en consonancia con el derecho internacional,⁷ mencionando que dicha participación “no debe afectar el cumplimiento de la misión fundamental de las Fuerzas Armadas”,⁸ y que la misma “debe guardar coherencia con las necesidades de la defensa militar del país y su política exterior”.⁹

Se trata entonces de fijar como una meta política, tomando en cuenta el proceso generado en el Debate, una vinculación articulada entre defensa nacional, política exterior y política militar de defensa. De acuerdo a la política de defensa nacional en conjunción con la política exterior, las Fuerzas Armadas, instrumento militar de la defensa, serán parte del instrumento de apoyo a la política exterior del Estado, como en su momento se expresó desde el Ministerio de Defensa Nacional:

“...las **FF.AA.** se constituyen en un instrumento de **apoyo a la política exterior** del Estado, proyectando los **valores nacionales** a cuya defensa se consagran.” (el destacado es del autor).¹⁰

¿Cuál debería ser su estrategia en inserción internacional desde la política de defensa combinada con la política exterior? Obviamente, es una cuestión política que deberá decidir la actual administración y las

posteriores también; a nuestro entender, los objetivos serían continuar la presencia de Uruguay en el escenario internacional a través de la participación en Misiones de Paz, obtener un lugar en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas para el año 2016, y la presencia en UNASUR participando en el Consejo Sudamericano de Defensa.

Al mencionar la política militar de defensa establece que ésta debe asegurar la integridad territorial del país y la soberanía de sus espacios terrestre, marítimo y aéreo –cometidos fundamentales, entre otros, de las Fuerzas Armadas y que son mencionados en el capítulo referido a éstas-, estando preparadas para enfrentar una agresión militar externa. Queda claro así que el concepto de defensa no refiere exclusivamente al aspecto militar y que a la política militar de defensa se la concibe como una parte de la política de defensa nacional.

Las Misiones de Paz son un ejemplo de política pública transformada en una política de Estado: la contribución a la política exterior que realiza la defensa nacional, promoviendo la paz y la seguridad internacional y el respeto a las normas del Derecho Internacional, con la actuación destacada de las Fuerzas Armadas, ubicando al país en un lugar de privilegio. También forman parte de los nuevos roles de las fuerzas militares, adaptándose a los tiempos modernos, permitiendo a su vez la profesionalización de sus Fuerzas Armadas.

Con relación a las Fuerzas Armadas, las define como “la institución militar de la defensa”, que ejecuta los actos militares que le imponga la Defensa Nacional siendo su principal cometido la defensa de la soberanía, independencia e integridad territorial, la salvaguarda de los recursos estratégicos del país que determine el Poder Ejecutivo y la preservación de la paz de la República. Asimismo se las faculta a desarrollar en tiempos de paz y con autorización expresa

del Ministerio de Defensa Nacional, tareas de colaboración con la comunidad, sin detrimento de su misión fundamental, pudiendo en consecuencia prestar servicios o colaboración en actividades que por su especialidad, relevancia social o conveniencia pública le sean solicitadas.

Fijó como competencias del Poder Ejecutivo determinar la política de defensa y sus objetivos, dirigir la Defensa Nacional, ejercer la conducción político-estratégica de la defensa y el Mando Superior de las Fuerzas Armadas, adoptar medidas ante situaciones de crisis que afecten a la defensa y establecer las directivas para las negociaciones exteriores que afecten a la política de defensa.¹¹

El artículo “controvertido” por el cual fue vetada de la Ley es el que crea el Estado Mayor de la Defensa, órgano de asesoramiento ministerial y de coordinación de las Fuerzas Armadas, bajo las directivas de la política militar. El mismo será conducido por un Oficial en actividad designado por el Poder Ejecutivo, con la misma jerarquía que los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas, no teniendo rotación obligatoria entre las FF.AA., pasando a revistar fuera de los cuadros de su Fuerza de origen a partir de su designación y para el caso de ser removido pasará a retiro. Dependerá directamente del Ministro de Defensa Nacional y tendrá a su cargo, entre otros cometidos, las operaciones conjuntas o conjuntas combinadas y el Sistema Nacional de Operaciones de Paz.

Por último, con relación a la Justicia militar en concordancia con lo dispuesto por la Constitución de la República¹², establece que el Poder Judicial ejerce la jurisdicción ordinaria y la jurisdicción militar, fija su competencia exclusivamente a los delitos militares y al estado de guerra, disponiendo que los delitos comunes cometidos por militares en tiempo de paz, cualquiera sea

el lugar donde se cometan, estarán sometidos a la Justicia ordinaria. A su vez establece que sólo los militares pueden ser responsables del delito militar e incorpora -previa coordinación entre el Poder Ejecutivo y el Poder Judicial-, la justicia militar a la justicia ordinaria.

En conclusión, esta Ley constituye un avance en materia de defensa y Fuerzas Armadas, más allá de las objeciones que pudieren realizarse y de algunos aspectos que no fueron incluidos en ella pero que podrían ser presentados para su aprobación por el presente gobierno (Ley de Inteligencia, Oficina de Asuntos Estratégicos, la figura del Ombudsman militar). No puede negarse que tiene una visión estratégica en este sentido, adaptándose en un proceso de cambio a una concepción democrática como ocurre en general, en el resto del mundo.

Así como se expresó anteriormente que el debate sobre defensa se planteó como una necesidad de la izquierda en caso de acceder al gobierno en 2005 y producto del mismo es esta ley, en esta oportunidad, el Programa 2010-2015 del Frente Amplio para llevar adelante un nuevo período de gobierno de esa fuerza, continúa en la senda ya iniciada en materia de defensa, con ciertos objetivos claros y precisos. Entre ellos destacamos mejorar la presencia de Uruguay en el continente africano, donde hoy se manifiesta principalmente desde lo militar con la presencia de las misiones de paz, además de la apertura de representaciones diplomáticas en determinados países; en ese sentido cabe destacar que siendo tan importante la presencia militar uruguaya en la República Democrática del Congo, no tenga allí el Estado uruguayo una Embajada¹³.

Era indispensable una política de defensa nacional, la cual se encuentra respaldada en un gran consenso partidario –en el Parlamento- y social –en el Debate y las Mesas Temáticas-, y determinada por el Sistema

de Defensa Nacional, siendo necesario que se mantenga como política de Estado con cierto grado de continuidad a través de los distintos períodos de gobierno. Era indispensable también que la sociedad en su conjunto supere barreras y prejuicios respecto de los temas militares y de defensa.

Queda ahora pendiente su reglamentación, y para un momento posterior, el dictado de la Ley Orgánica del Ministerio de Defensa Nacional, según lo establece esta Ley. En este proceso de transformación de la defensa, queda también elaborar el “Libro Blanco”, con el fin de difundir las líneas generales de la política de defensa del Estado y brindar a la comunidad información y transparencia. En definitiva, aún queda mucho camino por recorrer.

Notas

¹ Ejército Nacional, Decreto Ley 15.688 del 30/11/1984; Armada Nacional: Ley 10.808 del 16/10/1946 y Fuerza Aérea Uruguaya: Decreto Ley 14.747 del 27/12/1977

² “Bases para una Política de Defensa” y “La Defensa Nacional, aportes para un Debate” respectivamente

³ Mensaje N° 13/08 del 18/02/2008

⁴ Debate nacional sobre defensa, <http://www.mdn.gub.uy/debatenacional>, (acceso febrero 20, 2009).

⁵ Ley 18.650, art. 1.

⁶ Presidencia de la República, “Trabajo interministerial. Defensa Nacional enfocada a temas energéticos, medioambientales y relaciones exteriores”, <http://www.presidencia.gub.uy>, (acceso marzo 8, 2010).

⁷ *Ibidem*, Art. 22.

⁸ *Ibidem*, Art. 23.

⁹ *Ibidem*, Art. 24.

¹⁰ Hernes Rodríguez y otros, *Defensa Nacional: Aportes para un Debate*, (Ministerio de Defensa Nacional, Montevideo, 2005), 59.

¹¹ *Ibidem*, Art. 8.

¹² Constitución de la República de 1967, artículo 253

¹³ Lo que tiene es un Consulado General.

HACIA UN NUEVO SISTEMA INTEGRAL DE EDUCACION NAVAL SUPERIOR

Contralmirante Alberto L. CARAMÉS SILVEIRA



Ascendió a su actual jerarquía el 1ro. de Febrero de 2006.

Prestó servicios en diversas Unidades flotantes, entre ellas, barreminas ROU Río Negro, ROU Maldonado; Destructor-Escolta, ROU Artigas, Buque Motor Estemar II y Buque Petrolero ROU Juan Lavalleja.

Además prestó servicios en Unidades terrestres, entre otras, Centro de Adiestramiento de las Fuerzas de Mar, Cuerpo de Fusileros Navales, Escuela Naval, Academia de Guerra Naval y Estado Mayor General de la Armada.

Ejerció la Sub Dirección de la Escuela Naval, el Comando de la Fragata ROU “Montevideo”, la Jefatura de la División Logística del Estado Mayor General y fue Jefe del Gabinete del Comandante en Jefe de la Armada.

Efectuó Cursos en la Marina de la República Federativa de Brasil y en el Reino de España, País en el cual se desempeñó como Agregado Naval.

Como Oficial Almirante se desempeñó como Director General de Material Naval.

Actualmente ejerce la Dirección General de Personal Naval.

ANTECEDENTES

La formación de grado y la educación de post grado de los Oficiales de la Armada Nacional durante los últimos 30 años ha experimentado diversos cambios a través de múltiples modificaciones de los programas de los planes de estudio de la Escuela Naval y Escuela de Guerra Naval.

En algunas oportunidades respondieron al cambio de las condiciones de ingreso, lo cual significó el pasaje por etapas que oscilaron entre el 4to año de enseñanza secundaria al actual bachillerato completo, alternando por diversas orientaciones que determinaron irremediables ajustes en planes y el correspondiente contenido de las asignaturas. En ese período se llevó a cabo un convenio con la Universidad de la Re-

pública (1992) por el cual los programas de la Escuela Naval correspondían al entonces ciclo básico o introductorio completo (3 años) de algunas facultades (Ingeniería, Derecho y Ciencias Económicas), dedicándose pocas horas en la currícula a las materias exclusivamente del área naval. Este Plan de Estudios comprometió el perfil profesional requerido al Oficial egresado para desempeñarse a bordo, según diagnóstico de las autoridades navales de la época, motivando un nuevo Plan que se denominó Sistema Integral de Educación Naval (SIEN 2000), que nos ha regido hasta nuestros días con muy leves modificaciones. El nuevo sistema de educación cambió radicalmente los planes de estudio de nuestra Escuela Naval, retornando a planes anteriores y modificando los progra-

mas comunes que teníamos con las facultades mencionadas de la UDELAR y como consecuencia, la cancelación de reválidas antes reconocidas a los egresados de la Escuela Naval.

Paralelamente, en el año 2002 la Escuela Naval fue autorizada por el Ministerio de Educación y Cultura a expedir Licenciaturas en Sistemas Navales y Náuticos a aquellos alumnos u oficiales navales y mercantes respectivamente, que voluntariamente presentaran y defendieran debidamente una tesis sobre temas profesionales. Esto implicó entre otras cosas incluir en los planes de estudio de la Escuela Naval la asignatura Metodología de la Investigación. Sin embargo, a la fecha el promedio anual de Oficiales que han logrado una licenciatura por este sistema es muy bajo.

Por otra parte la Escuela de Guerra Naval no siempre pudo acompañar los fuertes cambios antes citados, a fin de complementar debidamente la enseñanza de grado con los Cursos de Pasaje de Grado y Perfeccionamiento de Oficiales en el marco de un Sistema de Enseñanza Naval verdaderamente integrado.

No obstante, para el Curso de Estado Mayor Naval, en el año 1990 se estableció una sólida currícula, que conceptualmente se mantiene hasta nuestros días y que se fue perfeccionando con una fuerte orientación táctica y cada vez en mayor medida también operacional, motivo por el cual ha sido debidamente reconocido por Institutos extranjeros de significativa trayectoria.

Importa destacar que durante todo este periodo el cuerpo docente de ambos Institutos de enseñanza, ha estado compuesto por profesionales y expertos en las temáticas de las diferentes asignaturas civiles y militares, a quienes se les complementa su formación con diversos cursos de capacitación docente por carecer parte del profe-

sorado de una formación específica en esa área.

Asimismo, nuestros Institutos de enseñanza superior acumularon, especialmente en la última década, una considerable experiencia y reconocimiento en áreas de gestión de calidad, certificación, incorporación de tecnologías de simulación e inclusive reconocimientos como el Premio Nacional de Calidad en la Educación que le fuera otorgado a la Escuela Naval.

Por todo lo expresado podríamos concluir que luego de 10 años de implementación del Sistema Integral de Enseñanza Naval 2000 se ha producido la estabilización de los Planes de Estudio de la Escuela Naval. Esto ha permitido hacer un juicioso diagnóstico de este período y plantear ciertas transformaciones que involucren a la misma y en forma complementaria a la Escuela de Guerra Naval para que ambos Institutos interactúen como un sistema integrado de enseñanza.

En este sentido se procura lograr prestigio y excelencia en la preparación del Cuerpo de Oficiales de la Armada Nacional, de acuerdo a actuales y futuros requerimientos institucionales, a la luz del Sistema Educativo Nacional y en el marco de los desafíos derivados de los cambios en la sociedad del siglo XXI y la educación militar moderna.

MARCO ACTUAL

A los efectos de poder interpretar cabalmente algunas líneas de acción que expondremos a continuación, consideramos conveniente hacer una brevísimas referencia a algunos aspectos que enmarcan la enseñanza universitaria actual a nivel del Espacio Europeo de Educación Superior, EEES, el cual está condicionando decisivamente la enseñanza militar de los países

que lo componen a partir del presente año del 2010.

Debemos decir que el inicio de este proceso comienza en el año 1999 con la firma de la Declaración Conjunta de Bolonia, cuando 29 ministros europeos de educación declararon la Europa del conocimiento como factor de crecimiento humano y social. Fue así que se definieron algunos puntos clave, entre los cuales nos interesa destacar: el sistema de transferencia de créditos, reconocimiento inmediato de títulos y titulaciones flexibles con un sistema a nivel de enseñanza superior de grado, cuyos currículos fueran estructurados en base exclusivamente a contenidos y competencias. El papel del alumno es mucho más activo y exige un aprendizaje continuo para poder esgrimir debidamente las competencias requeridas.

La nueva visión de aprendizaje donde el sistema de créditos se encuentra centralizado en el alumno y la carga de trabajo que se requiere para alcanzar las metas estipuladas, marca también un cambio trascendental, comparándolo con los sistemas educativos actuales, donde la figura del profesor centraliza la enseñanza.

Los profesores pasan a ser verdaderos tutores, responsables del aprendizaje de los alumnos y de que los mismos logren los objetivos establecidos en los programas. Deben enseñar a aprender la asignatura al alumno. Es un verdadero cambio cultural para el cual hay que tener una base pedagógica sólida en el cuerpo docente y que sólo se puede lograr con una debida concientización del mismo.

También el Proceso de Bolonia define una enseñanza de post grado de carácter avanzado que apunta a las maestrías, y un tercer y último nivel superior que permite acceder al doctorado.

Los países del EEES fueron aumentando hasta los actuales 46, que incluyen

un número cada vez mayor de adhesiones aún fuera del viejo continente, que se han comprometido para el presente año adoptar en sus universidades los planes de estudio en el marco del mencionado proceso. Esto ha revolucionado también la enseñanza militar superior de algunos ejércitos de tierra, mar y aire, por seguir las mismas pautas, entre los que se destaca el de España que lo reglamentó con una Ley de Carrera Militar en plena vigencia.

VISIÓN DE FUTURO

Lejos de incluirnos entre aquellos que importan modelos no siempre aplicables a nuestras realidades, pero también convenidos que tampoco podemos dejar de aprovechar la oportunidad de analizarlos, para eventualmente aprovechar sus potencialidades y aplicarlas inteligentemente a un sistema educativo propio que satisfaga nuestras necesidades.

En base a esas consideraciones y teniendo en cuenta las bondades y carencias detectadas en nuestra educación naval, plantearemos algunas grandes líneas de acción para transformar la enseñanza superior en un completo Sistema Educativo Naval para el siglo XXI.

- Reconocer la licenciatura que otorga la ESNAL como título de grado y el Curso de Estado Mayor Naval que dicte ESGUE como de post grado. Las maestrías serán consideradas todas de post grado.
- Definir nuevos Planes de Estudio para la Escuela Naval y ESGUE con aquellas asignaturas profesionales estrictamente necesarias, que aporten al perfil profesional del Oficial en base a contenidos y competencias.

- Eliminar enseñanzas que no son imprescindibles para las reales capacidades del oficial, evitando conocimientos innecesarios o duplicación de los mismos.
- Seleccionar para cada cuerpo (CG, CIME, CAA y CP) asignaturas complementarias de ciclos comunes para otros títulos de grado que contribuyan con los intereses institucionales en esas áreas. Por ejemplo, en Derecho: asignaturas para Relaciones Internacionales y Ciencias Políticas. Igual criterio en Ingeniería y Ciencias Económicas: ejemplo, para Ingeniería Naval, Mecánica y Dirección de Empresas, entre otras...
- Distribuir en forma ordenada y progresiva entre los Planes de Estudio de ESNAL y ESGUE aquellas asignaturas complementarias durante los Cursos de Formación, Pasaje de Grado y Perfeccionamiento que permitan a los alumnos de ambos Institutos acumular eventualmente un número adecuado de créditos y asignaturas que puedan ser presentados ante la UDELAR.
- Tramitar ante la UDELAR un proyecto de convenio para que los créditos en el futuro sean reconocidos y las asignaturas revalidadas cuando tengan las mismas cargas y programas curriculares.
- Incluir debidamente en los planes de estudio de ESNAL la asignatura Metodología de la Investigación, a fin de generar los espacios de tiempo necesarios, para que todos los graduados del Instituto egresen también como Licenciados en Sistemas Náuticos y Navales, previa aprobación del Trabajo de Investigación Profesional.
- Instrumentar un curso de Formación Docente Universitario para el profesorado civil y militar acorde a los nuevos desafíos, y tramitar su reconocimiento ante el Ministerio de Educación y Cultura.
- Maximizar el empleo de la aplicación de la tecnología a la educación, desarrollando la simulación en todos los niveles e implementando la Educación a Distancia.
- Apoyar la investigación, los trabajos interdisciplinarios en equipo y la generación de conocimiento de alumnos y profesores.
- Reconocer al profesorado no sólo a través de la antigüedad sino también por niveles de desarrollo profesional, que reflejen aquellos méritos docentes producto de trabajos publicados, ensayos, cursos de actualización, capacitación, etc.

CONCLUSIONES

A través de las líneas de acción planteadas se estaría reconociendo oficialmente la educación de grado y post grado en el Sistema Educativo Naval.

Los nuevos conceptos de “competencias” incluidos en los currículos apuntan a las “habilidades prácticas y cognitivas, de conocimiento, de motivación, valores, ética, posturas, emociones y de otras dimensiones del comportamiento social que de manera articulada, inciden sobre las decisiones y acciones del individuo en su vida profesional y personal”, según la definición del Prof. Gustavo Cosse¹.

La inclusión en los programas de las “competencias” así entendidas, sería parte de la nueva y necesaria preparación intelectual, que permitirá incorporar conoci-

mientos a lo largo de toda la carrera a través de una formación permanente.

El Oficial Naval quedará mejor posicionado para acceder a un título de grado universitario en otra carrera de interés para la Armada Nacional y para sí mismo, ampliando horizontes y facilitándole la inserción laboral cuando pase a situación de retiro.

Los beneficios serían mutuos y se estaría contribuyendo sensiblemente con la “integración de la enseñanza naval al sistema educativo del País”, a través de planes de estudio flexibles que acompañen los cambios de la Armada.

Por otra parte, todo el sistema pasaría a estar sustentado en un cuerpo docente preparado para una nueva enseñanza, donde el profesor pasará de ser un mero conferencista y examinador, a llevar la pesada corresponsabilidad del aprendizaje del alumno.

Finalmente, se estarían sentando las bases de un Sistema Educativo Naval de grado y post grado referente a nivel nacional, que permitiría dar un salto cualitativo estableciendo también diversas Especializaciones y Maestrías a nivel marítimo. Las mismas se podrían perfectamente implementar en el área de Derecho Marítimo, Gestión y Logística Portuaria, Preservación del Medio Ambiente Marino, Diseño de Buques, Peritaje Naval, Pilotaje Fluvial, etc.

Este esfuerzo brindaría el sostén educativo imprescindible con esa suerte de

Universidad del Mar, que inicialmente sería nuestra Escuela Naval, acompañando el inexorable proceso de desarrollo del Uruguay Marítimo del futuro, donde la Armada está a llamada a posicionarse como referente en el ámbito Marítimo Nacional.

BIBLIOGRAFÍA

Jesús Alberto PERDICES MAÑAS, Teniente Coronel de Intendencia de la Armada Española; “La Enseñanza de Perfeccionamiento de Oficiales: una asignatura pendiente”. Cuadernos de Pensamiento Naval, Nov. 2009.

Aniceto ROSIQUE NIETO; “El Proceso de Bolonia y la Formación de Oficiales. ¿Éxito o Fracaso?”. Revista General de Marina, Ene-Feb 2010.

Gustavo COSSE, Sociólogo; “Los docentes: estado de la cuestión, situación y problemas”. Revista Sudamericana de Educación, Universidad y Sociedad, N° 1, Montevideo, 2009.

Avalos, B. Un proyecto para mejorar la formación inicial de docentes. En: Perspectivas de formación docente. Varios autores. GTZ. Nova Print Digital, Lima, 2002.

Tudesco, J.C. Fortalecimiento del rol docente: visión internacional. En: B. Avalos, La formación de profesores, perspectivas y experiencias. Santillana, Santiago, 1999.

NOTA

¹ Sociólogo y Profesor, Consultor del Min. de Educación de la Rep. Argentina.



LAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES EN LA ENSEÑANZA

Capitán de Navío Francisco DÍAZ MARTÍNEZ
Jefe del Centro de Ayudas a la Enseñanza-UVICOA
NIF.: 22.885.948-M

INTRODUCCIÓN

Podemos decir que la sociedad actual es la **Sociedad de la Información**, y que los siguientes factores influyen decisivamente en su desarrollo: el primero es la importancia del conocimiento como factor clave para determinar seguridad, prosperidad y calidad de vida; el segundo es la naturaleza global de nuestra sociedad; el tercero, la facilidad con que las nuevas tecnologías hacen posible el rápido intercambio de información y conocimiento, que permite la colaboración entre individuos, organizaciones e instituciones.

En la actualidad es imposible trabajar o estudiar ajenos a esta realidad y en particular sin manejar Internet o la Intranet, como vehículos que hacen posible el intercambio de la información y del conocimiento. Es

más, la irrupción de esas nuevas tecnologías, en particular, de las **Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC)**, está repercutiendo directamente sobre los procesos educativos y la transmisión del conocimiento que contribuyen al desarrollo de la sociedad.

El empleo de la Tecnología aplicada al aprendizaje ha ido evolucionando con el tiempo (últimos 20 años), a partir de la enseñanza a distancia tradicional apoyada en el formato electrónico de los textos para facilitar la logística de su distribución. A partir de esos materiales se fueron desarrollando contenidos pedagógicos digitales que incorporaron mayor riqueza visual e interacción, coincidiendo con el desarrollo del ordenador personal y el aumento progresivo de sus capacidades de almacenamiento y proceso. Genéricamente se suele

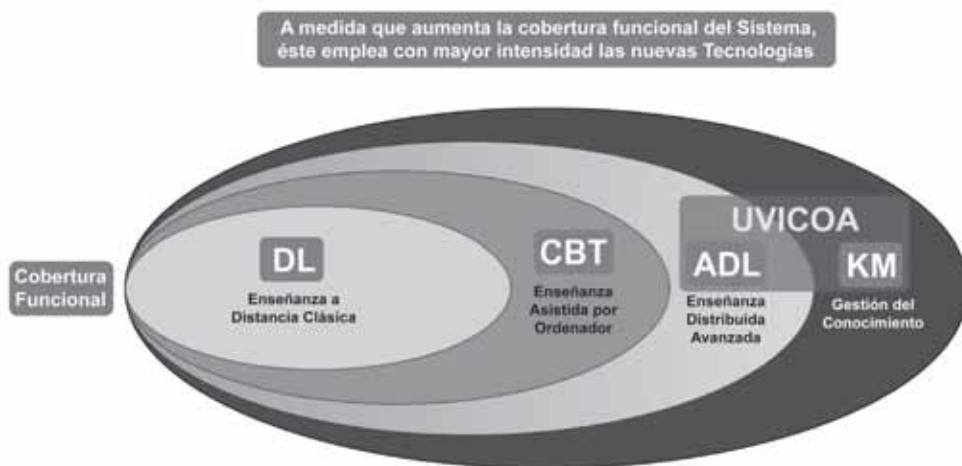


Figura 1.- La Tecnología al servicio del Conocimiento

utilizar el término CBT (“Computer Based Training”), para referirse a este tipo de aplicación tecnológica que aún no incorpora toda la potencialidad de las redes de comunicaciones y los sistemas de gestión de base de datos.

La siguiente generación de la tecnología aplicada al aprendizaje, la llamada ADL (“Advanced Distributed Learning”), viene marcada por la irrupción de las llamadas Nuevas Tecnologías y muy especialmente por el fenómeno de la “Tecnología Web”. El ADL se distingue fundamentalmente por el aprovechamiento de las redes de comunicaciones y los sistemas de gestión de bases de datos para conseguir mayores cuotas de distribución, reutilización y gestión de todos los contenidos e información que se generan en procesos de aprendizaje en los que intervienen un número importante de participantes (grandes Organizaciones con importante grado de dispersión geográfica). El ADL representa además, el esfuerzo de la Industria norteamericana, de las Empresas, de las Universidades y del Departamento de Defensa de los Estados Unidos, por normalizar un modelo común de producción, intercambio y distribución de contenidos formativos. Así se ha desarrollado la especificación SCORM (“Sharable Content Object Reference Model”), de aplicación tanto a los contenidos, como a las aplicaciones que los gestionan o LMS (“Learning Management System”), así como a la interacción y la comunicación entre ambos.

El siguiente paso evolutivo, que ya están dando muchas organizaciones, tiene que ver con el alcance funcional que se puede llegar a desarrollar a partir de las nuevas Tecnologías. Hoy en día existen herramientas capaces de recrear sesiones de trabajo colaborativas a través de la Red o sistemas de búsqueda de información que permiten

encontrar, prácticamente al instante, aquel documento o a aquella persona que nos permite resolver un problema. Se trata de ir un paso más allá del estricto aprendizaje para complementarlo con sistemas de acceso a la información y herramientas avanzadas de comunicación/colaboración. La utilización exitosa conjunta de este tipo de **tecnologías aplicadas al aprendizaje**, al **acceso a la información de valor** y al **fomento de la comunicación y colaboración**, es lo que se ha dado en llamar “**Gestión del Conocimiento**”.

Las Fuerzas Armadas no han permanecido ajenas a esta realidad y muy en particular la Armada, que creó hace años su propio sistema de enseñanza virtual materializado en la Universidad Virtual Corporativa de la Armada (UVICOA).

DEFINICIONES Y OBJETIVOS DE LA ENSEÑANZA VIRTUAL

Las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) son parte de las nuevas tecnologías o tecnologías emergentes encargadas del estudio, desarrollo, implicaciones, almacenamiento y distribución de la información mediante la utilización del hardware y del software de un sistema informático.

El resultado de la aplicación de las TIC a la Enseñanza, para almacenar, procesar y difundir todo tipo de información o procesos de formación educativa, es el llamado “**e-learning**”, definido por la Comisión Europea como: “La utilización de las nuevas tecnologías multimedia y de Internet para mejorar la calidad del aprendizaje facilitando el acceso a recursos y servicios, así como los intercambios y la colaboración a distancia”.

Para la “Universitat Oberta de Catalunya” (UOC), existe una “**Clase Presencial**” cuan-

do hay **coincidencia en el espacio y en el tiempo**. La “**Teleformación**” se da cuando hay **coincidencia temporal** pero no espacial. Por el contrario, cuando hay **coincidencia en el espacio**, pero no en el tiempo, se dice que existe un **Centro de Recursos**. Por último, y es lo que más nos interesa en este caso, si **no hay coincidencia en el espacio ni en el tiempo**, existe entonces el **Campus Virtual**.

Aunque se admite la universalidad del término “e-learning”, nosotros usamos el de enseñanza “on-line” o **Enseñanza Virtual** para definir la **enseñanza no presencial utilizando TICs**, que puede ser complementada con la presencial en las escuelas cuando sea necesario.

Las principales finalidades u objetivos de la enseñanza virtual son:

- **Mejorar la calidad de la enseñanza.** En efecto, la innovación en los materiales didácticos que las TIC aportan sirve para mejorar la enseñanza presencial tradicional. Por ejemplo, se pueden elaborar itinerarios de aprendizaje personalizados que evitan que un estudiante se quede retrasado, se motiva a los alumnos para que participen en los foros de discusión y se ponen a su dispo-

sición nuevos instrumentos que facilitan el autoaprendizaje. También el profesor/tutor puede llevar a cabo un mejor seguimiento de sus alumnos, en particular de aquellos con necesidades especiales, a los que se les puede proporcionar recursos específicos adicionales.

- **Facilitar el aprendizaje.** Aunque las enseñanzas a distancia son relativamente modernas, se desarrollaron especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, y surgieron con la finalidad de facilitar el acceso a la educación y la formación a todas las personas, cualquiera que sea su situación geográfica, su ocupación o su horario. Sin embargo, actualmente la **enseñanza virtual** puede considerarse una solución ideal. Por ello los centros de educación a distancia van evolucionando a la “virtualización” total de sus sistemas de enseñanza.

El sistema UVICOA de la Armada está diseñado para poder alcanzar estos dos objetivos: facilita el aprendizaje de su personal y contribuye a mejorar la calidad de la Enseñanza Naval, al dar flexibilidad a los alumnos para participar en los cursos y al estandarizar la enseñanza.



Figura 2.- El antes y el ahora de la Enseñanza

ENSEÑANZA VIRTUAL “VERSUS” ENSEÑANZA PRESENCIAL

El concepto de **Universidad a Distancia** no es nuevo, pero a excepción de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), que fue creada a medida para esta modalidad de enseñanza, hasta hace unos años la gran mayoría de universidades creía que su papel estaba en la modalidad presencial. No obstante, en la década de los 90 llega «**Internet al alcance de todos**», y las cosas cambian. Aprovechando las funcionalidades de Internet se creó la “Universitat Oberta de Catalunya” (UOC), y poco a poco todas las universidades se fueron interesando por la “**Teleformación**” u otras modalidades de enseñanza no presencial. ¿Qué ha cambiado en los últimos diez años? Ha cambiado la sociedad, efectivamente, pero además ha ocurrido un hecho fundamental: **ahora todos tenemos Internet.**

Internet facilita instrumentos para mejorar los canales de información y comunicación tradicionales de la enseñanza a distancia, permitiendo a los estudiantes un mayor control de su trabajo y al profesorado un mejor seguimiento de las actividades que realizan los alumnos. Antes, la comunicación con el profesor se realizaba por carta o en estrechas franjas de atención telefónica, ahora la **tutoría virtual** puede ser **permanente**. Antes, los alumnos «a distancia» prácticamente no se conocían, ahora pueden estar siempre «**conectados**» en un **entorno de colaboración**. De la misma manera que hoy un comerciante puede gestionar una tienda virtual desde un rincón de su casa, un profesor puede gestionar un **curso virtual** desde su despacho u oficina, o incluso desde su casa.

Por otra parte, las **necesidades de formación continua** y en muchos casos la necesidad de reconversión profesional hacen que las universidades reaccionen ofreciendo los estudios y servicios que el mundo empresarial demanda (carreras, doctorados, postgrados, “másteres”...) y puedan compensar la inevitable pérdida de alumnos «en formación inicial». Ahora bien, estos nuevos alumnos, más adultos, que necesitan compaginar los estudios con el trabajo, muchas veces no pueden acceder a los centros docentes por problemas de horario o de desplazamiento, con lo que las universidades encuentran nuevas razones para plantearse la creación de estos sistemas de formación que proporcionan una gran flexibilidad, con relación al tiempo disponible, la localización, u otras circunstancias personales de los alumnos.

VENTAJAS DE LA ENSEÑANZA VIRTUAL

La enseñanza con tecnología presenta numerosas ventajas con respecto a la enseñanza clásica. De entre todas ellas se destacan: el mayor acceso a la educación, al permitir mayor número de participantes por desaparecer las barreras geográficas y temporales; la permanente ayuda y apoyo del tutor durante el proceso de aprendizaje; se promueve el autoaprendizaje, el propio estudiante o alumno marca el ritmo de trabajo; se consigue una mayor facilidad de asimilación del conocimiento, y además existe una mayor flexibilidad y un mayor rendimiento sin merma de la calidad de la enseñanza. Por otro lado, impregna toda la actividad académica, existe una gran demanda, se consigue una mayor eficacia, eficiencia y agilidad y es motor de la Sociedad del Conocimiento.

| | |
|---|---|
| • Mayor acceso a la Educación, no hay barreras geográficas ni temporales. | • Mayor flexibilidad y rendimiento sin merma de la calidad. |
| • Permanente apoyo del Tutor. | • Impregna toda la actividad académica. |
| • Autoaprendizaje. | • Existe una gran demanda. |
| • Ritmo de trabajo. | • Mayor eficacia, eficiencia y agilidad. |
| • Mayor facilidad de asimilación del conocimiento. | • Motor de la Sociedad del Conocimiento. |

Figura 3.- Ventajas de la Enseñanza Virtual

Una **ventaja adicional** de este tipo de enseñanza sería, según la Profesora Lourdes Guardia, de la UOC, que el “e-learning” “se va a beneficiar del nuevo marco educativo europeo: hasta ahora, los créditos se contaban como horas del docente (un crédito era igual a diez horas de clase), pero conforme las universidades se vayan incorporando al Plan de Bolonia, el sistema de créditos se unificará en Europa y **un crédito irá asociado a 25 horas de trabajo del estudiante**”. Esto concuerda con los nuevos procedimientos de la enseñanza virtual, que dan un mayor protagonismo a los alumnos y a su trabajo individual.

INCONVENIENTES DE LA ENSEÑANZA VIRTUAL

De entre los inconvenientes de este tipo de enseñanza se destacan el choque con el tradicional modelo de educación presencial, la sensación de inseguridad producida por la novedad o el desconocimiento, el coste económico de inversión y conexión, la falta de visión global y de reconocimiento al tratarse de algo nuevo y la falta de incentivos para los profesores/tutores en algunas ocasiones.

FUNDAMENTOS DE LA ENSEÑANZA VIRTUAL

Los pilares o fundamentos sobre los que se sostiene la enseñanza virtual son los mismos en los que se basa cualquier tipo de enseñanza no presencial: la **organización**, los **contenidos**, las **tutorías** y la **evaluación**.

LA ORGANIZACIÓN

La organización de un centro o sistema de enseñanza virtual debe garantizar una gestión administrativa eficaz y preferentemente inmediata, es decir, debe hacer posible que los alumnos puedan matricularse “on-line”, que reciban instrucciones y puedan acceder a los cursos de forma inmediata a la matriculación, además de facilitarles los demás trámites relacionados con el curso de manera automática.

LOS CONTENIDOS. PAPEL DE LOS PROFESORES/EXPERTOS

Los contenidos deben servir a unos objetivos, deben ser interactivos y favorecer la constante participación de los estudiantes o alumnos, ya que éstos son la base del proceso enseñanza-aprendizaje. Se debe

perseguir la máxima personalización y crear itinerarios individualizados según el perfil de cada uno de ellos. La calidad de los contenidos es esencial para hacer atractivos los cursos.

LAS TUTORÍAS. PAPEL DE LOS TUTORES “ON-LINE”

Las tutorías son el motor de la enseñanza virtual. El “rol” docente es diferente, pero tan necesario como en cualquier otra modalidad de enseñanza, o incluso más. La enseñanza virtual no puede ni debe basarse exclusivamente en la automatización.

Para el profesor Salinas de la “Universitat de les Illes Balears (UIB), los Profesores/Tutores deben:

- “Guiar a los alumnos en el uso de las bases de información y conocimiento así como proporcionar acceso a ellos para usar sus propios recursos.”
- “Potenciar que los alumnos se vuelvan activos en el proceso de aprendizaje autodirigido”.
- “Asesorar y guiar a los alumnos en el desarrollo de experiencias colaborativas, monitorizar el progreso del estudiante; proporcionar “feedback” de apoyo al trabajo del alumno/estudiante y ofrecer oportunidades reales para la difusión de su trabajo.”

La formación de los tutores se convierte en un elemento imprescindible para conseguir la adaptación de los profesores a su nuevo papel de formadores “on-line”. Esta formación debe ser esencialmente práctica, e impartirse en el mismo medio que utilizan los alumnos para sus cursos virtuales. Es decir, un profesor/tutor que va a trabajar en un medio virtual debe formarse en un medio virtual, siendo a la vez alumno y tutor. Así es como hacemos en la Armada.

Los cursos de Tutor “on-line” se imparten por el sistema UVICOA, por medio del cual se dan a su vez los cursos virtuales.

LA EVALUACIÓN

La evaluación debe ser continua y permitir al alumno un proceso de auto evaluación en todo momento por medio de instrumentos de auto corrección, en paralelo y complementario de la evaluación que el tutor llevará a cabo de forma constante y continuada. Los datos del progreso de los alumnos se guardan en el sistema y pueden ser consultados por el tutor en cualquier momento, sirviendo para la evaluación, que deberá plasmarse en un **informe final del tutor**. En muchos casos existe por lo menos una **evaluación final presencial**.

LA ENSEÑANZA VIRTUAL EN LA UNIVERSIDAD

La Innovación Tecnológica aplicada a la Enseñanza tiene diferentes implicaciones, pero quizás la más importante es que influye de forma muy positiva en la calidad de la enseñanza y en la de la gestión académica y administrativa, a la vez que permite mantener las relaciones entre profesores, alumnos y gestores, superando las limitaciones espacio-temporales de la enseñanza presencial.

Un buen ejemplo de ello, como ya se ha señalado antes, lo constituye en España la “Universitat Oberta de Catalunya” (UOC), que fundamenta su sistema educativo en el concepto de **Campus Virtual**, basado en la utilización de ordenadores y de redes de comunicaciones, por lo que cualquier persona independientemente del lugar de acceso (domicilio, trabajo, ...) recibe una atención personalizada, se relaciona con sus compañeros, tutores y consultores, acce-

"La revolución tecnológica que está experimentando la Educación Superior está modificando los esquemas clásicos de formación y enseñanza. Los docentes no pueden impartir sus clases a espaldas de las nuevas tecnologías de la información, el alumnado tiene que formarse en las nuevas tecnologías y más que acumular conocimiento es cada vez más importante conocer dónde se encuentra la información. Pero además, la Universidad, en tanto que institución presencial, debe saber aprovechar las oportunidades que las nuevas tecnologías ofrecen para ampliar el mercado sobre la base de aumentar la oferta"

(M. Angels Cortina. Cátedra UNESCO de Gestión de la Educación Superior)

Figura 4.- Las TIC en la Enseñanza Universitaria

de a los servicios de la universidad, participa en foros de trabajo o de debate, y tiene la oportunidad de entrar en contacto con la amplia comunidad universitaria, científica y cultural del mundo. Esta Universidad es la pionera en España, tiene unos 45.000 alumnos e imparte 17 títulos a la vez que ofrece decenas de Másteres.

La Universidad de la Rioja es una de las más avanzadas, con dos carreras virtuales de segundo ciclo, pero con exámenes presenciales. Esta Universidad se integra con otras ocho universidades en un grupo de universidades públicas de toda España que ofrecen 74 asignaturas virtuales, entre las que el alumno puede escoger libremente y examinarse en su propia facultad. El Campus Andaluz Virtual, que reúne a diez universidades, tiene una oferta similar. La UNED ha implantado recientemente un Campus Virtual y está dando sus primeros pasos en esta modalidad de enseñanza.

Como dice Isabel Navarro en su artículo "e-learning: Licenciarse sin pasar por la facultad", publicado en El Semanal del 22 de abril de 2007, dos millones de españoles aprenden en los campus "on-line". Para la articulista, el "e-learning" es una opción académica que cada día eligen más

jóvenes, pues permite gestionar el aprendizaje sin pisar las aulas ni desatender otras tareas."

Para terminar este trabajo me permito invitar a los lectores a leer el reportaje que, con el título "**La universidad 'online' obtiene mejor nota**", fue publicado en El País Digital el 1 de septiembre de 2009. En ese trabajo se corroboran muchas de las afirmaciones contenidas en el presente artículo, a la vez que se justifica la importancia de utilizar las TIC al servicio de la Enseñanza.

Debo decir, finalmente, que es mi intención enviar a esta RGM otro artículo sobre nuestra UVICOA, herramienta fundamental para facilitar el aprendizaje del personal de la Armada y mejorar la calidad de la Enseñanza Naval.

CONCLUSIONES

Las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) desempeñan un papel muy importante, podría decirse que esencial, en la actual **Sociedad de la Información y del Conocimiento**. Estas tecnologías son incuestionables y forman parte de la cultura tecnológica que nos rodea. Con

ellas debemos convivir y deben ponerse a disposición del Proceso Educativo del que somos responsables.

La Enseñanza Virtual (“on-line”) es una excelente modalidad de enseñanza no presencial, que aunque no llegue a sustituir a la enseñanza presencial, puede y debe ser parte integrante de cualquier curso de calidad en el futuro. Sus ventajas son mucho más numerosas que sus inconvenientes.

Puede concluirse, así mismo, que la sociedad demanda sistemas educativos más flexibles y accesibles, que permitan disminuir los costes a medio y largo plazo y a los que se pueda incorporar en cualquier momento de la vida y desde cualquier lugar. Estos sistemas están basados en las TIC y deben contemplar nuevos procedimientos y métodos acordes con los nuevos sistemas educativos derivados del Espacio Educativo de Educación Superior.

Las Universidades, las Fuerzas Armadas, y muy en particular la Armada, están haciendo un gran esfuerzo en la transformación de sus sistemas clásicos de enseñanza e incluyendo la Enseñanza Virtual como parte de su oferta educativa.

REFERENCIAS

1. Plan de Innovación Tecnológica de la Enseñanza en la Armada. (PITEA).- Centro de Ayudas a la Enseñanza.- Dirección de Enseñanza Naval.- Madrid, julio de 2000.
2. Modelo Conceptual de Gestión del Conocimiento para la DIENA. Abril, 2002.
3. Mapa del Conocimiento en la Armada. Centro de Ayudas a la Enseñanza.- Dirección de Enseñanza Naval.- Madrid, octubre de 2007.
4. Artículo (no publicado) “La Enseñanza on-line”, del Capitán de Corbeta de la Armada Manuel Ruiz y Ruiz de Cortázar.- Dirección de Enseñanza Naval.- Madrid, 2005.
5. Enseñanza Virtual: Fundamentos, perspectivas actuales y visión de la Universidad de Gra-

nada.- Oscar Cordón y Karina Anaya.- Centro de Enseñanzas Virtuales de la Universidad de Granada.

6. “e-learning”: Licenciarse sin pasar por la facultad.- Artículo de Isabel Navarro.- El Semanal, 22 de abril de 2007.

7. Las TIC y sus aportaciones a la sociedad.- Dr. Pere Marquès Graells, 2000.- Departamento de Pedagogía Aplicada, Facultad de Educación, Universidad Autónoma de Barcelona (UAB).

8. Innovación docente y usos de las TIC en la enseñanza universitaria.- Dr. Jesús Salinas.- Revista Universidad y Sociedad del Conocimiento.- Noviembre de 2004.

9. Impacto de las TIC en la Enseñanza Universitaria.- Dr. Pere Marquès Graells, 2000.- Departamento de Pedagogía Aplicada, Facultad de Educación, UAB.

10. Rol del profesorado universitario ante los cambios de la era digital.- Dr. Jesús Salinas, Universidad Islas Baleares.

11. Presentación: Las TIC en el ámbito universitario español.- Javier Franco (Universidad de Santiago de Compostela). Secretario Ejecutivo CRUE-TIC.- Antonio Fernández. (Universidad de Almería) Co-Coordinador estudio “Las TIC en el Sistema Universitario Español”, 2006.

ANEXO. GLOSARIO DE TÉRMINOS

Blended learning: Método de enseñanza mixta (presencial + no presencial “on-line”). Se le conoce como enseñanza “**bimodal**”, en español.

Campus Virtual: Espacio formativo ofertado por una institución educativa que se lleva a cabo a través de redes digitales, en el que se desarrolla el proceso de enseñanza y sin haber coincidencia en el espacio ni en el tiempo.

Comunicación: Transmisión de mensajes entre personas.

E-learning: Utilización de las nuevas tecnologías multimedia e Internet para mejorar la calidad del aprendizaje facilitando el acceso a recursos y servicios, así como los intercambios y la colaboración a distancia.

Enseñanza a Distancia (EAD): Sistema tecnológico de comunicación, basado en la acción sistemática y conjunta de recursos didácticos y en el apoyo de una organización y tutoría que, separa-

dos físicamente de los estudiantes, propician en éstos un aprendizaje independiente y “colaborativo”.

Enseñanza Asistida por Ordenador: Utilización de un ordenador y sus capacidades como medio para la transmisión del conocimiento, sobre la base de la utilización de aplicaciones de uso general. “Computer Based Training” (CBT), en inglés.

Enseñanza Distribuida: Modalidad de enseñanza no presencial que se basa en el uso de ordenadores y las comunicaciones, que pueden ser permanentes, y cuyo acceso puede llevarse a cabo desde cualquier lugar y en cualquier momento.

Enseñanza Virtual: Proceso de enseñanza no presencial, basado en una plataforma de aprendizaje virtual cooperativa y rica en recursos didácticos, y en un nuevo modelo educativo centrado en el alumno.

Gestión del Conocimiento: Utilización conjunta de la Nuevas Tecnologías aplicadas de forma simultánea al Aprendizaje, al Acceso a la Información de valor y al fomento de la Comunicación y Colaboración.

Información: Datos que tienen significado para determinados colectivos.

LMS o “Learning Management System”: “Plataforma de Aprendizaje” o “Sistema Gestor de Aprendizaje” en español. Plataforma “software” que permite comunicar a los estudiantes o alumnos y al personal de la administración del sistema, a través de Internet o la Intranet.

Multimedia: Integración de diferentes medios: texto, imágenes, sonido y color. Generalmente con capacidades de interacción.

Profesor-tutor: Desempeña labores de guía, tutor, consejero, orientador y moderador de foros;

facilita el aprendizaje individual y colectivo, evita una actitud pasiva del alumno frente a las TIC, enseñando al alumno a aprender.

SCORM.- “Sharable Content Object Reference Model”: Modelo de referencia para objetos de aprendizaje reutilizables. Constituye un estándar que establece un modo de desarrollar, empaquetar y gestionar la distribución de unidades formativas digitales.

Tecnología: Aplicación de los conocimientos científicos para facilitar la realización de actividades humanas. Supone la creación de productos, instrumentos, lenguajes y métodos al servicio de las personas.

Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones (TIC): Conjunto de tecnologías que conforman la sociedad de la información: informática, Internet, multimedia, etcétera, y los sistemas de telecomunicaciones que permiten su distribución. En inglés se suele hablar de “Information Technology” (IT).

Usuario del LMS: Todo aquel que posea claves de acceso al LMS, pudiendo realizar las actividades de visionado y publicación, de acuerdo con los permisos concedidos.

Universidad Virtual Corporativa de la Armada (UVICOA): Sistema de Enseñanza Virtual basado en el Sistema Global de Gestión del Conocimiento en la Armada (SGGC).

Videoconferencia: Sistema que permite la transmisión y recepción en tiempo real de audio, vídeo y datos a través de una red. Permite comunicar a personas o grupos que se encuentran en lugares remotos, por ejemplo a un tutor y sus alumnos, etc. Pueden ser punto a punto o “multivideoconferencia” y realizada de manera individualizada o colectiva.



EL ORO NEGRO DE MALVINAS

Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS



El Capitán de Navío (R) Francisco Valiñas es Licenciado en Sistemas Navales, Diplomado en Estado Mayor y en Estrategia y Política en la Escuela de Guerra Naval. Cursó otros estudios de postgrado en el Instituto Militar de Estudios Superiores en la Georgetown University de EE.UU., y en la Universidad Nacional de la República Popular China. Es Miembro de Número (Fundador) de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Autor del libro “Malvinas, una visión desde Uruguay”.

INTRODUCCION

Recientemente, la opinión pública mundial se ha visto sorprendida por el resurgimiento del contencioso entre Argentina y Reino Unido por las Islas Malvinas, un conflicto que lleva 177 años sin encontrar solución definitiva.

A lo largo de las décadas, el archipiélago ha experimentado dos situaciones: la luminaria o el olvido, y las razones de ello han sido de toda índole, sociales, políticas, económicas o militares. Hoy, el tema que las devuelve a la primera plana de las noticias es el petróleo, la existencia o no del oro negro en su cuenca sedimentaria, que en caso de confirmarse afirmativo volverá a abrir una Caja de Pandora en el Atlántico Sur.

UN POCO DE HISTORIA

Las Islas Malvinas son una paradoja de la geografía y de la historia. Están ubicadas cerca del confín austral del mundo, a las puertas del Tratado Antártico, lejos de las rutas habituales de navegación marítima y aérea, y alejadas de la civilización. El suelo es mayormente árido, el clima frío y muy ventoso, carece de recursos mine-

rales y energéticos, y la población es muy escasa. Sin embargo, desde el descubrimiento su posesión ha sido motivo de disputa por varias coronas y estados. Así, España, Holanda, Inglaterra y Francia las reclamaron como suyas en la era del descubrimiento. Después fueron España e Inglaterra, y en los últimos dos siglos Argentina y el Imperio Británico. Y la historia no ha terminado.

La tragedia de Malvinas comenzó con un despojo. El archipiélago pertenecía legítimamente a Argentina por herencia de España, legado que ya en mayo de 1810 la Primera Junta asumió con responsabilidad al hacerse cargo de los sueldos del Piloto Real Gerardo Bordas, el último gobernador español de las islas, y que confirmó con las sucesivas acciones de poblamiento, explotación racional y administración política.

En 1832 Estados Unidos consumó el despojo a través de un acto de piratería pura del Capitán Silas Duncan con la fragata **USS Lexington**, quien entró a saqueo en Nuestra Señora de la Soledad (ex Port Louis), expulsó la población sudamericana, destruyó las construcciones y antes de abandonar el lugar lo declaró libre de todo gobierno.¹

Inglaterra aprovechó la oportunidad, y en enero de 1833 el Capitán James Onslow, al mando de los navíos *Tyne* y *Clio*, tomó propiedad del archipiélago en nombre de su corona, expulsando a los argentinos que habían regresado y derrotando la resistencia de Antonio Rivero a la usurpación inglesa. Sin embargo, Gran Bretaña no colonizó las islas hasta ocho años después, 1841, con la fundación de un asentamiento en lo que hoy es Port Stanley.

Durante décadas Argentina reclamó la devolución de las Malvinas en cuanto foro u oportunidad tuvo, sin conseguir siquiera una respuesta del Reino Unido. Al fin de la Segunda Guerra, con el reordenamiento del mundo político apareció la ONU y el Comité de Descolonización para la emancipación de las colonias aún existentes en el orbe, que incluyó a Malvinas. En 1965, por Resolución 2065 la ONU conminó a los gobiernos de Argentina y Gran Bretaña a encontrar una solución al diferendo por la soberanía del archipiélago, estableciendo ***“... que no puede ser aplicado el principio de autodeterminación por haber sido expulsada la población original en 1833 y sustituida por otra de origen inglés ...”*** Y concluyendo que ***“... deben ser atendidos los intereses pero no los deseos de los pobladores actuales ...”***.²

Comenzaron entonces diecisiete años de negociaciones llenas de esfuerzo e ilusiones del lado argentino, pero destinadas al fracaso por la falta de interés (y muchas veces el sabotaje expreso) de los sucesivos gobiernos británicos en el avance de las negociaciones. En 1982 Argentina perdió la paciencia y el conflicto de pertenencia arrastró a los dos pueblos a una guerra de la que el Reino Unido es también responsable de su ocurrencia.

En medio del enfrentamiento militar quedó un pueblo atrapado: los habitantes de Malvinas, testigos pasivos de dos ejér-

citos abocados a una pelea en la cual ellos eran el botín. Los isleños nunca tuvieron complejo de pertenencia. Sabían que eran ciudadanos de segunda en el Imperio Británico, pero eso parecía no importarles mucho mientras se mantuviera el status-quo de relación dependiente con la metrópolis que los proveía de todo, excepto la ciudadanía, aunque claramente sabían que no querían ser argentinos. No cabe culparlos por ello. Si comparamos la estabilidad política, económica y social de Argentina y de Gran Bretaña debemos admitir como lógica la elección. Además, está el peso del factor étnico en los habitantes de Malvinas, con un elevado grado de identidad británica propia del origen anglosajón.

Al perder la guerra, Argentina se alejó radicalmente de la posibilidad de integrar las Malvinas a su nación. Hoy el archipiélago está poblado por un grupo humano con ciudadanía británica plena y lo manifiestan con orgullo. Antes eran abúlicos, porque las decisiones políticas las tomaba el Gobernador sin casi tenerlos en cuenta, las económicas venían de Londres, y casi ningún espacio quedaba para la iniciativa de los habitantes, pero el compromiso británico posterior a la guerra y la nueva Constitución cambiaron la situación. Hoy son ellos quienes gestionan y administran las islas.

Pero no todo está perdido para los argentinos. Las nuevas generaciones de malvinenses, en particular aquellas que no tienen en su memoria colectiva los días de la guerra, miran con cierta curiosidad las ventajas que podría brindarles una relación más estrecha con el vecino cercano. Pero eso llevará tiempo. Será necesaria la desaparición natural de la generación que vivió el conflicto de 1982, en un entorno continuo de paz y estabilidad que no produzca conmociones políticas en la región.

LA REALIDAD ECONOMICA DE MALVINAS

El archipiélago nunca fue de gran valor comercial, a veces ni siquiera sustentable, y mucho menos rentable. Finalizada la guerra de 1982, el gobierno británico encaró con seriedad el futuro de Malvinas para que dejara de ser una carga en el presupuesto, resolviendo crear una Agencia de Desarrollo para la planificación y supervisión de la economía de las islas.

La diversificación de la economía se constituyó en la parte vertebral del plan, para reducir la dependencia de la producción lanera, y apuntó al desarrollo de una industria frigorífica que cumpliera con los requerimientos de los mercados europeos. También se reestructuró la actividad pesquera, con un nuevo sistema de licencias destinado a alentar un desarrollo industrial que incluyera servicios en tierra, criaderos de bivalvos y plantas procesadoras de la captura. En 2001 el gobierno británico consideró que los isleños estaban en condiciones de manejar su economía y se les transfirió la responsabilidad de mantener un sistema que había demostrado su sustentabilidad.

La Corporación de Desarrollo de las Islas Falkland (FIDC) es responsable por orientar el desarrollo comercial, operando a nivel nacional, de sector de negocios o individual. Al nivel nacional asumió los principales compromisos con la infraestructura de comunicaciones, buscando unir todas las comunidades de las islas. Al nivel sectorial tutela los proyectos de acuicultura, de turismo y de mejoramiento del rendimiento comercial de la lana. A nivel individual, brinda asesoramiento a proyectos de inversión y facilita la obtención de préstamos para aquellos considerados viables y rentables.

Las aguas circundantes al archipiélago son conocidas por la riqueza ictícola. De

allí se obtiene cerca del 75% de las 200.000 toneladas de captura anual de calamares consumida por los mercados de Europa y Asia Oriental. Además, hay faena de varias especies de peces (merluza de cola, brótola austral, polacra, abadejo, pámpano y caballa), crustáceos, moluscos y cefalópodos. Los ingresos por la venta de licencias de pesca alcanzaron los veinticinco millones de libras anuales en su mejor momento, pero han bajado a doce por las bajas capturas derivadas de la sobreexplotación. Como consecuencia, la pesca de calamar ha sido transitoriamente prohibida y se han disminuido a la mitad todas las licencias, en espera de la recuperación de las especies afectadas.

Durante 160 años el ganado ovino y la exportación de lana fueron la base y principal recurso económico de Malvinas, pero desde 1987 los ingresos por el sector pesquero pasaron a ser la mayor fuente de entrada de recursos. No obstante, el ganado lanar continuó ocupando el aprovechamiento mayoritario de las tierras. La Corporación Cárnica (Falkland Island Meat Company) fue establecida para brindar a los productores laneros una oportunidad de diversificar y complementar los ingresos con la actividad frigorífica. En 2002 obtuvieron la acreditación para exportar carne ovina a los mercados europeos del Reino Unido, España, Francia, República Checa, Malta y Suecia.

Malvinas no posee fuentes energéticas propias, y todos los combustibles deben ser importados de Chile. Los líquidos (gasolina, gasoil y kerosén) solían ser adquiridos en Montevideo, pero desde enero de 2008 se importan de Punta Arenas debido a la negativa uruguaya de vender combustible a un buque de guerra británico en tránsito hacia Malvinas. Existe un parque eólico que abastece el 20% de las necesidades de electricidad de las islas.

En 2004 se condujo una prospección aerogeomagnética buscando recursos minerales bajo el suelo, porque se cree que hay yacimientos de oro y plata factibles de explotación rentable. Entretanto, en Isla Soledad se ha instalado una planta productora de cemento, mientras que de Gran Malvina se está exportando un tipo de arenisca adecuada para la fabricación de vidrios especiales.

El turismo, fuente importante de ingresos y en fase de crecimiento, es una industria controlada por el sector privado. El punto central de la estrategia turística es la conservación del carácter de las islas y la preservación del medio ambiente, enfatizando las fortalezas naturales (vida salvaje, flora, aire impoluto, cielos abiertos, vientos libres) así como la actitud amistosa de los isleños. Hay más de treinta operadores que venden paquetes turísticos a Malvinas.

EL FACTOR HIDROCARBUROS

No está claro cuando se hizo presente la posibilidad de existencia de hidrocarburos en la cuenca de Malvinas, pero quien analice con profundidad el comportamiento británico en las negociaciones con Argentina al amparo de la Resolución 2065 de ONU podrá comprobar que en la segunda mitad de la década del 70 se produjo un cambio radical en la estrategia de Londres, pasando de una actitud enlentecedora a otra claramente obstaculizadora. Esto fue producto de la aparición del factor “hidrocarburos”.

Entre 1974 y 1976 grupos de interés británicos financiaron la exploración de los recursos marítimos en los alrededores del archipiélago, llevándose adelante tres campañas científicas de prospección y colección de datos sobre los recursos vivos, los minerales y los combustibles fósiles de la cuen-

ca, dos de manera más o menos reservada, y la última abierta y pública. La primera (1974) estuvo encabezada por el diputado laborista Colin Phipps, la segunda (1975) por su colega Ian Gilmour, y la tercera (1976) por Lord Shackleton (hijo). Las tres confirmaron las presunciones iniciales del llamado Informe Griffiths, de la Universidad de Birminham: además de abundante riqueza ictícola, Malvinas estaba asentada sobre un enorme bolsón de hidrocarburos.³ Un año después, apoyada desde el gobierno, British Petroleum contrató una empresa estadounidense especializada en geología para conducir estudios más afinados, que concluyeron en la casi certeza de la existencia de petróleo en la cuenca sedimentaria de las islas. A fines de 1981 doce informes científicos diferentes de empresas internacionales informaban que las existencias de combustibles fósiles superaban ampliamente las del Mar del Norte.

Para el gobierno británico, el “Informe Shackleton” marcó el punto de inflexión en la estrategia diplomática hacia Argentina, imponiendo la conveniencia de conservar el apéndice colonial Malvinas para beneficio del Reino Unido. A partir de ese momento, la “transferencia” dejó de ser una opción válida, y la palabra “soberanía” eliminada del vocabulario de las conversaciones. La existencia de recursos, hábilmente explotada, habría de repercutir en “... *los intereses de los pobladores* ...” (también en “*sus deseos*”) y esto fue utilizado de manera magistral por los hacedores de la diplomacia y por el lobby de la Falkland Islands Company (FIC), para saltar por encima del espíritu de la Resolución 2065. En consecuencia, las negociaciones con Argentina pasaron a ser obstaculizadas y saboteadas de manera sistemática.

No obstante, en 1975, al hacerse público en Informe Griffiths, Argentina comunicó formalmente a la ONU que en Malvinas

no reconocía ni habría de reconocer “.... **la titularidad ni el ejercicio de ningún derecho relativo a la exploración y explotación de minerales o hidrocarburos por parte de un gobierno extranjero**”. Esta ponencia argentina fue considerada por la Asamblea General, dando lugar a la Resolución 3160 conminando a las partes a “.... **abstenerse de innovar en aspectos fundamentales o de realizar actos inconsultos o unilaterales para no afectar las tratativas de negociación en marcha**”.⁴ Para Gran Bretaña, la operación militar argentina de 1982 dejó sin efecto esta Resolución, mientras que Argentina aún la considera válida.

LA POTENCIALIDAD DE LA CUENCA

El archipiélago de Malvinas está a 500 millas de la costa de Argentina y a 8.000 de Gran Bretaña. Las dos islas mayores están rodeadas por cuatro grandes cuencas sedimentarias, las denominadas: Plateau Malvinas (al Este), Cuenca Malvinas (al Oeste), Cuenca Sur y Cuenca Norte, totalizando un área de unos 400.000 km², el doble de los campos petroleros británicos del Mar del Norte. Con excepción de Cuenca Malvinas, sobre las otras tres se han licitado áreas para la exploración y explotación de petróleo y gas natural.⁵

En 1993, estudios geológicos combinados de primer nivel, conducidos por el sistema de observación satelital GRAVSAT y el British Geological Survey, confirmaron la existencia de una zona de casi 200.000 km² alrededor de las islas con amplias probabilidades de contener petróleo en cantidades comercialmente rentables. Sin embargo, para comenzar actividades de perforación se necesitaba el beneplácito argentino, no como requisito sino como garantía de seguridad jurídica de que Argentina no habría de entorpecer la exploración/explotación de las

empresas involucradas. Y aquí entró a brillar la diplomacia del Foreign Office.

La diplomacia argentina, conducida por el canciller Guido Di Tella, había comenzado en 1992 una política denominada “Estrategia de la Seducción”, destinada a mejorar las relaciones no solo con los británicos sino también con los malvinenses (para los británicos: “*kelpers*”). Aferrado a esa política, el gobierno de Buenos Aires accedió a todas las demandas comerciales británicas en el Acuerdo de Pesca del Calamar, y en luego en 1995 en el Acuerdo sobre Petróleo. Cinco días después de la firma de éste último, jugando al filo del espíritu de lo acordado, los *kelpers* licitaron 19 áreas y concedieron 12 contratos que finalmente se materializaron un año después en 7 licencias de exploración off-shore, a Shell, Amerada Hess, Lasmo, International Petroleum Corporation y Desire Petroleum. Las zonas adjudicadas fueron en la Cuenca Norte, a distancias entre 20 y 140 millas de la costa isleña, sobre profundidades de 150 a 500 metros.

Entonces comenzó la etapa decisiva en la fase exploratoria, que luego de seis años de trabajo arrojó dos resultados de suma importancia: ⁶ 1) La Cuenca Norte posee un potencial de riqueza petrolera estimado en 60 billones de barriles; y 2) Las cuencas Plateau, Oeste y Sur están interconectadas con la Cuenca Austral, la única cuenca marina productiva de Argentina cuyo potencial a diciembre de 2007 estaba estimado en 88,6 millones de barriles.

De 2001 a 2009 se continuaron las prospecciones sobre aspectos más específicos de una posible explotación, las que arrojaron resultados cada vez más esperanzadores, culminando en febrero 2010 con el inicio de la primera perforación off-shore concreta en aguas malvinenses. Son siete las empresas involucradas: Desire Petroleum, Arcadia Petroleum, Argos Resources, Falkland

| OPERADORA y % PARTICIPACION | LICENCIAS | CUENCA | P50 ⁷ |
|-------------------------------------|-----------|------------|------------------|
| Borders & Southern Petroleum (100%) | 6 | Sur | 1,6 |
| Rockhopper Exploration (100%) | 4 | Norte | 4,3 |
| FOGL – BHP Billiton (51%) | 13 | Sur y Este | 3,5 |
| Desire Petroleum (100) | 6 | Norte | 3,5 |
| Argos Resources (100%) | 1 | Norte | 0,8 |
| TOTAL | 30 | | 12,95 |

Oil & Gas Limited (FOGL), BHP Billiton, Borders & Southern Petroleum y Rockhopper Explorations, compañías de origen británico, malvinense y australiano, o sea de la Mancomunidad Británica.

En concreto, las cuencas de Malvinas ofrecen hoy 12,95 billones de barriles de petróleo de reserva probable, que serían explotados según se indica en la siguiente tabla: (Fuente: Federico Bernal)

Según datos de la Secretaría de Energía de la Nación, a diciembre 2007 Argentina contaba con 2,04 billones de barriles de reserva probable en la Cuenca Austral, volumen que alcanzaría a satisfacer la demanda nacional de los siguientes nueve años. Esto significa que las reservas probables de Malvinas (12,95 billones) superan a las argentinas en 317%.

Pero hay más detalles a considerar. Comparando las reservas petrolíferas del continente americano a diciembre 2007, tenemos que las Cuencas de Malvinas ubican al archipiélago como la quinta potencia petrolera de América, solo precedido por Venezuela, EEUU, México y Brasil.⁹ Le siguen, en su orden, Canadá, Ecuador y recién Argentina en el octavo lugar.

Si las expectativas se confirman, una vez que el crudo malvinense comience a fluir, el 99% de la producción será exportada, convirtiendo a las Islas Malvinas en una de las principales potencias

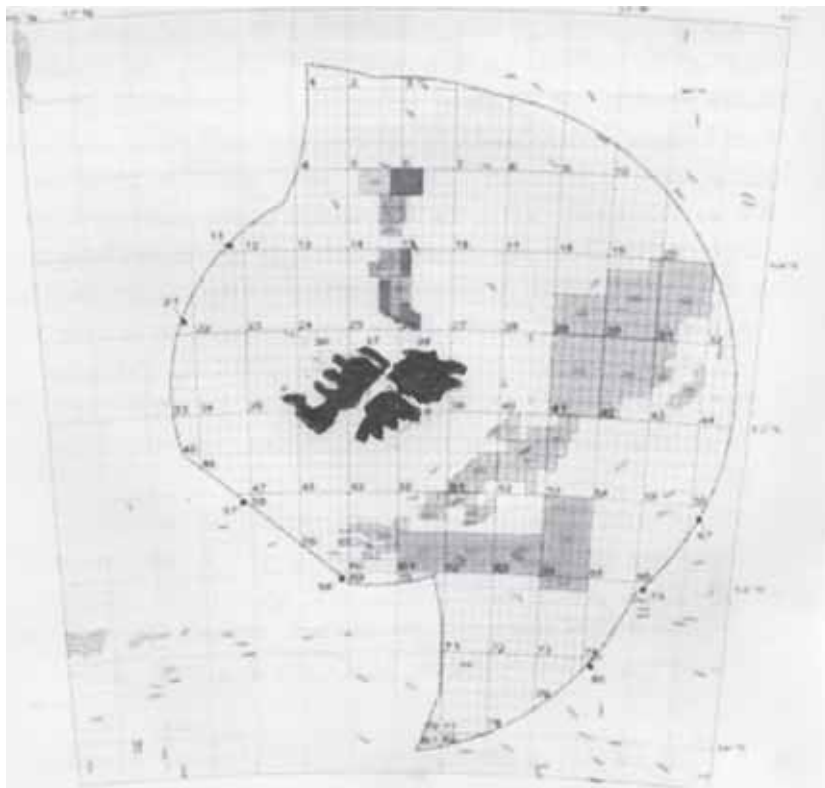
exportadoras de crudo de América, y también del mundo, a la par de los principales miembros de OPEP, como sería el caso Emiratos Árabes Unidos, Argelia y Arabia Saudí. No sería descabellado entonces la adjetivación del periódico londinense *The Guardian*, que motejó a Malvinas como “*Austrarabia*”.

LA POSICION DE GRAN BRETAÑA

En un contexto de Guerra Fría con Rusia y sin contar con EEUU, Gran Bretaña registró sus aspiraciones territoriales sobre los mares del mundo ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de ONU, en un intento de obtener una lectura internacional nueva para la política de administración de las aguas oceánicas que se vendrá.

El proyecto británico, fruto de largas investigaciones, fue presentado por Chris Carleton, Jefe de Legislación de las Divisiones Marítimas de la Real Oficina Hidrográfica, e incluye los espacios marítimos alrededor de Isla Rockall (sita entre Islandia y Escocia), de las islas mesoatlánticas Ascensión, Santa Helena y Goug, y de las islas del Atlántico Austral Malvinas y Georgias del Sur.¹⁰

La presentación británica se produjo luego de que Rusia, en junio 2007, plantara su bandera de soberanía debajo del Polo



**AREAS DE EXPLORACION POSIBLES DE SER ADJUDICADAS
(en la Cuenca Norte, de color más oscuro, las ya adjudicadas)**

Fuente: Departamento Minería, Gobierno de Malvinas ⁸

Norte para reclamar el petróleo y el gas de la zona. Si bien luego el reclamo ruso fue desechado por Naciones Unidas, el de Londres sobrevivió, y con ese la corona de Windsor pretende obtener zonas económicas exclusivas distantes miles de millas de su territorio terrestre.

Comenzando por lo más sencillo, los británicos iniciaron en Reykjavik conversaciones bilaterales con el gobierno islandés por Rockall, que en corto tiempo llegaron a un acuerdo, cuyos términos no conozco pero encuentro irrelevantes a este análisis. A continuación plantearon sus aspiraciones sobre Ascensión, que no tiene gas ni petró-

leo pero sí minerales estratégicos, y luego seguirán con sus otros trampolines insulares mesoatlánticos, en la certeza de no encontrar objeciones porque no hay otros Estados interesados en esas islas.

Pero cuando llegue la hora de definir los espacios marítimos alrededor de Malvinas la cosa no será nada sencilla. La pretensión británica colide directamente con la de Argentina, quien ha incluido al archipiélago dentro de su plataforma continental. Aquí la diplomacia británica hizo un giro de 180°, ya que en el legendario y largo contencioso por estas islas ha insistido que su origen geológico proviene de un desprendimiento

del extremo sur de África, contrariando la versión argentina que siempre ha considerado a Malvinas como parte del continente americano y su plataforma continental.

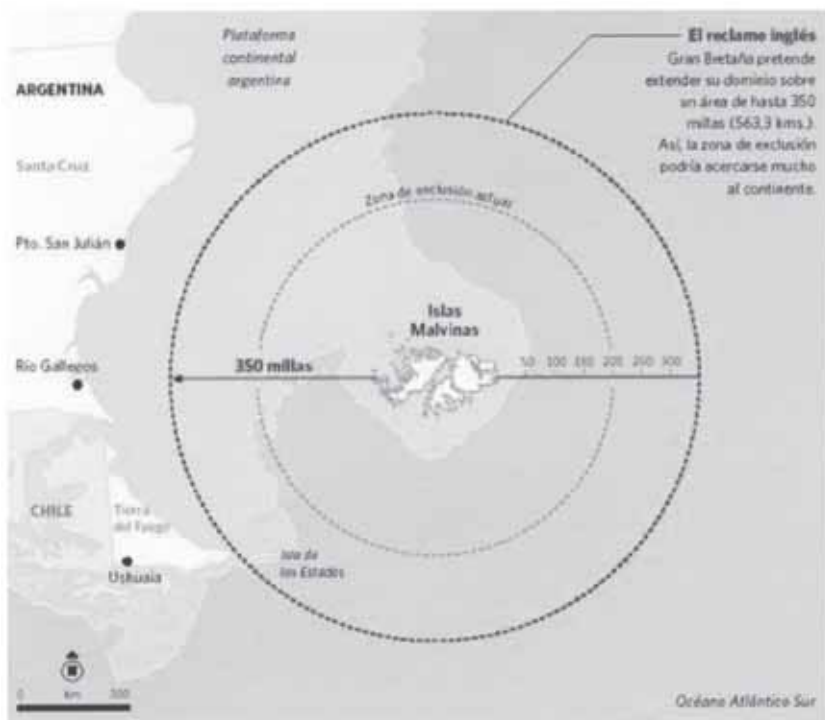
La diplomacia británica podrá tener defectos, pero la ingenuidad no es uno de ellos. Desde el mismo día de la presentación sabían que las aspiraciones sobre las aguas circundantes a Malvinas nunca serían obtenidas en un todo, aunque tampoco las argentinas. Por lo tanto, en algún momento habrá que negociar, pero siempre es mejor hacerlo desde una posición fuerte. Y al respecto cabe reconocer que Gran Bretaña sí la tiene.

En primer lugar, tiene la posesión territorial de las islas, con el beneplácito y el apoyo de una población con ciudadanía británica. Isla Soledad es sede del Coman-

do de las Fuerzas Británicas de las Islas del Atlántico Sur (CBFSAI), en el Complejo Mount Pleasant, con más de dos mil efectivos dotados de equipos y tecnología de punta para la defensa de una posible operación militar argentina.

En segundo lugar, en el campo internacional, Gran Bretaña es Miembro Permanente del Consejo de Seguridad de ONU, con derecho de veto sobre cualquier resolución del organismo, que sin dudas usará en caso de ver afectados sus intereses en el Atlántico Sur.

Por último, ha demostrado tener bien definida su política internacional a largo plazo, con objetivos permanentes y coyunturales que nunca se vieron afectados por los cambios de gobierno. En los hechos, y en lo que a Malvinas refiere, desde 1976



POSICION BRITÁNICA SOBRE LA ZEE ALREDEDOR DE MALVINAS

Fuente: María Laura Avignolo, www.clarin.com, 25/9/2007

Londres jamás se desvió un ápice del propósito de retener el archipiélago bajo su posesión, ya fuera suprimiendo el vocablo “soberanía” en sus negociaciones con argentina, ya por la fuerza de las armas, ya por la dignificación de los habitantes al hacerlos ciudadanos británicos. Hoy por el ejercicio de gobierno, presencia militar y poder ético, con actos de jurisdicción y soberanía al otorgar licencias de exploración y explotación de hidrocarburos en áreas donde asume que nunca llegará el derecho argentino.

LA POSICION DE ARGENTINA

El sentimiento que impera en la sociedad argentina sobre las actividades y actitudes británicas en Malvinas es de ultraje. En términos generales, el imaginario colectivo siente que una vez más están siendo violados por lo que han dado en llamar “*los piratas ingleses*”, metáfora que se remite a 1833.

Y en el sentimiento general de la sociedad esa percepción es asumida como una certeza, aunque también reconocen con dolor que gran parte de responsabilidad es de ellos mismos, de su propia incapacidad de elegir gobernantes capaces que defiendan con inteligencia el patrimonio nacional.

Una cosa es cierta: en las últimas tres décadas Argentina no ha sido capaz de mantener una política exterior coherente de largo plazo. Con respecto a Malvinas, la posición firme y estable de su contraparte fue enfrentada desde el Palacio San Martín con medidas que variaban con cada cambio de gobierno, igual que ocurriera en los diecisiete años transcurridos entre la Resolución 2065 y la invasión a las islas. En ese período, mientras Gran Bretaña tuvo tres Primer Ministros que no alteraron los planes de largo plazo del Foreign Office,

Argentina fue gobernada por diez Presidentes, cada uno con su impronta de política exterior propia.

Cuando luego de perder la Guerra por Malvinas Argentina volvió al régimen de derecho en 1983, el presidente Raúl Alfonsín y su canciller Dante Caputto mantuvieron los lineamientos principales de la política tradicional anterior a la guerra existentes en el Palacio San Martín hacia el archipiélago, reclamando por la vía del derecho la devolución de las islas, algo que sabían imposible pero dejando en claro que no estaban dispuestos a renunciar a ellas.

En 1989 Carlos Menem asumió la presidencia de Argentina y la política internacional quedó a cargo de Guido Di Tella. Dispuestos a regularizar las relaciones con Gran Bretaña, Menem y Di Tella inauguraron en 1992 lo que se dio en llamar la “*Estrategia de la Seducción*”, aceptando negociar bilateralmente con los malvinenses, dejando al Foreign Office como árbitro supervisor, en lugar de buscar definir primero los temas importantes en un conversaciones de gobierno a gobierno, demostrando una enorme inocencia frente a las negociaciones de política exterior con una potencia mundial.

Así, Argentina concedió todas las demandas de los intereses comerciales británicos a través de los isleños en el Acuerdo de Pesca de Calamar, pensando que sería retribuida de igual forma. Como broche de oro a tanta inocencia, en 1995 accedió a compartir con los malvinenses los beneficios del posible encuentro de hidrocarburos en el Acuerdo del Petróleo, decisión que enterró los logros diplomáticos de dos décadas ante organismos internacionales y el mismo Reino Unido. Esto superó todas las expectativas de la diplomacia británica, la que se aprovechó de la torpeza argentina de manera callada y sin fanfarrias, al mejor estilo flemático inglés.

El cuatrienio 1999 – 2003 fue para Argentina un período de caos. El estruendo-so fracaso del gobierno de Fernando De La Rúa, el ejercicio de la Presidencia de la Nación por cinco presidentes distintos en una semana, y el interinato de Eduardo Duhalde buscando devolver el orden al país son los resultados visibles de ese tiempo. Los problemas internos superaron las capacidades de gobernar, y la política exterior, por supuesto, no pudo sustraerse a ese caos, quedando el tema Malvinas en letargo.

En mayo de 2003 asumió la presidencia argentina Néstor Carlos Kirchner y si bien su prioridad fueron los problemas internos (porque la realidad se lo impuso), no descuidó el tema Malvinas, que volvió a llevar a foros internacionales y a la misma Gran Bretaña.¹¹ La respuesta que obtuvo fue de solidaridad retórica en lo internacional y de “quizá” por el lado británico, pero resultados concretos: ninguno. En consecuencia, después de otras muchas gestiones infructuosas Buenos Aires volvió a perder la paciencia y en 2007 renunció a los acuerdos bilaterales de la Estrategia de la Seducción, cansada del silencio intransigente de los británicos. Así, Argentina renunció a las escasas ventajas de esa negociación asimétrica pero no volvió a recuperar el terreno ganado en décadas anteriores y que fuera cedido en los Acuerdos.

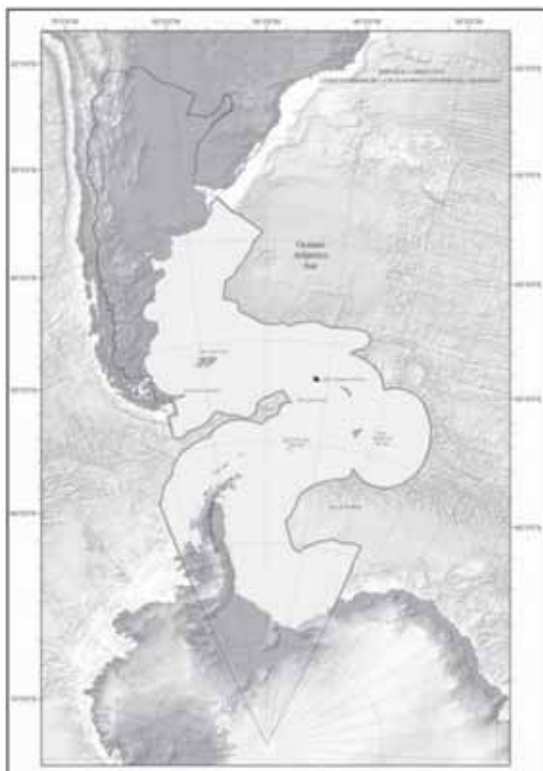
En 2009 Argentina presentó sus aspiraciones ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de ONU, y en el mismo incluye las Islas Malvinas como parte de su plataforma continental.¹² Con ese el país vuelve a su posición de 1965, aunque esta vez justificada con estudios científicos. Está más que aceptado que será muy difícil, casi imposible, obtener el reconocimiento del 100% de las aspiraciones, máxime después que en octubre su-

friera un duro revés diplomático en el Palacio de Cristal, cuando la ONU rechazó una enmienda de un informe del Comité de Descolonización para que se desconociera totalmente el derecho de autodeterminación de los habitantes de los territorios en disputa. Pero al menos Argentina ha recuperado la actitud de reclamar y no renunciar a lo que consideran propio.

Además, el gobierno de la presidente Cristina Fernández de Kirchner ha tomado otras medidas para enfrentar la posible explotación petrolera en Malvinas, algunas de vida más o menos efímera. Por un lado se está tratando de dificultar el abastecimiento de las islas imponiendo trabas y restricciones a la navegación de y hacia el archipiélago, medida que suena más a barricada que a efectiva, ya que los británicos se aseguraron la logística negada por Buenos Aires en Chile y Brasil. También se ha acudido a foros internacionales (ONU) y regionales (cumbre de América Latina y el Caribe), obteniéndose contundentes declamaciones retóricas cargadas de sentimiento pero huecas.¹³

Entretanto, Argentina está haciendo sus propias prospecciones off-shore. En 2009 la nacional YPF condujo perforaciones exploratorias en el Golfo de San Jorge, cuyos resultados aún se están analizando. Además, se está preparando una operación similar en aguas más australes de la provincia Santa Cruz. Complementando, la empresa ENARSA (Energía Argentina Sociedad Anónima) e YPF perforarán pozos exploratorios sobre la plataforma continental en el meridiano de Malvinas, a unas 100 millas de la costa.

Pero en el Siglo XXI los asuntos del ámbito económico, del financiero, del productivo, y de la comercialización son fenómenos transnacionales, un proceso conocido como “globalización”. Y Argentina no es inmune a eso. La empresa nacional



POSICION DE ARGENTINA SOBRE SU ZEE

Fuente: “El petróleo de Malvinas y la debilidad histórica argentina”,
NUESTROMAR 07/2010 (28/02/10), www.nuestromar.org

YPF es en realidad la filial argentina de la española REPSOL, que a su vez tiene vínculos con British Petroleum (BP). Las exploraciones de la Bahía de San Jorge fueron conducidas por REPSOL en asociación con Petróleos de Brasil (PETROBRAS) y Panamerican Energy de EEUU, mientras que las de Santa Cruz lo serán por YPF, PETROBRÁS y ENAP (Empresa Nacional de Petróleo de Chile). Pero REPSOL-YPF también está explorando sobre tierra firme, y en este emprendimiento la española está asociada a la australiana BHP Billiton, con conocimiento del gobierno argentino. Por su parte, ENAP realiza prospecciones off-shore en sus aguas australes de Tierra del

Fuego en asociación con la británica-malvinense FOGL, al tiempo que le brindará a ésta apoyo logístico desde sus instalaciones de Punta Arenas en las operaciones de Cuenca Norte de Malvinas.

Como puede apreciarse: “una situación por demás compleja”, que solo el futuro dirá de sus resultados.

LA SITUACION DE MALVINAS

Para los malvinenses la situación actual es casi ideal. Desde 2006, gracias a las licencias de pesca, la lana, la carne y el turismo, el ingreso per cápita promedio de un ciudadano malvinense es superior al in-

glés. Si se confirma la existencia de hidrocarburos y fuera explotado, las regalías, cánones e impuestos a las licencias de exportación les asegurarían una renta perpetua muy alta, que los colocaría como una de las poblaciones más ricas del orbe.

Las operadoras comenzarán las perforaciones a mediados de este 2010. Los contratos firmados darán al gobierno isleño un 21% de impuestos corporativos (que luego de un año subirán al 26%), un 9% de regalías sobre lo extraído y un impuesto por arrendamiento del área de explotación (valor variable en proporción a la superficie asignada). Se estima que el “*government intake*” rondará el 39%. O sea, de cada dólar de renta petrolera (diferencia entre precio de venta y costo de extracción) quedarían 39 centavos en Malvinas.

Con semejante ingreso, el gobierno malvinense se financiaría en todas sus áreas de expresión política, económica y social, y estaría en condiciones de encarar otros proyectos productivos que las islas ofrecen potencialmente. Incluso podría pagar los costos de la defensa, que hoy significan el 1,3% del presupuesto de defensa de Gran Bretaña.

La explotación de gas y petróleo podría poner al archipiélago en la puerta de la autodeterminación. En los hechos, en la última reunión del Tratado de Lisboa (Constitución Europea), diciembre 2009, en el Anexo II, Gran Bretaña incluyó a Malvinas como “*territorio de ultramar de un Estado Miembro de la Unión Europea*”. Concomitante con eso, el 1 de enero de este año comenzó a regir una nueva Constitución promulgada por la Reina Elizabeth II para Malvinas, que amplía la autonomía política de gobierno local y reafirma el derecho de autodeterminación de sus habitantes. Ambas medidas pueden asumirse como indicios de que algún cambio en la relación colonial se avecina.

A MODO DE CONCLUSION

Como expresé en la introducción a estas páginas, los hidrocarburos de la cuenca sedimentaria de Malvinas están abriendo nuevamente una Caja de Pandora en el Atlántico Sur, que dará lugar a una secuencia de problemas y confrontaciones imposibles de predecir. Se podrá especular en la construcción de escenarios posibles, pero es tan grande el número de variables y opciones que todo quedaría en el campo conjetural. Es una tarea posible para un “*think tank*”, no para un autor solitario. No obstante, me atrevo a esbozar algunas conclusiones.

De comenzar una explotación rentable de petróleo o gas, Malvinas no abandonará su status de apéndice colonial de Gran Bretaña, quien enfrenta una declinación importante e irreversible en sus yacimientos del Mar del Norte y aprecia un futuro probable de pasar a ser importador de hidrocarburos. En consecuencia, los combustibles fósiles del Atlántico Sur son la tabla de salvación del Reino Unido, y a ella habrá de aferrarse a como de lugar, con todas la herramientas que le otorgue la diplomacia y la política, aún la de ejercer de manera unilateral su derecho de veto como Miembro Permanente del Consejo de Seguridad de ONU.

Malvinas no sufrirá cambios en su relación política con la metrópoli. Gran Bretaña le ha brindado recientemente una nueva carta magna para manejarse dentro del imperio, pero no irá más allá. Se ha mencionado la posibilidad de llegar al status de “Estado Libre Asociado”, lo que no creo factible. El Reino Unido no habrá de arriesgarse a que desde esa posición, y en base a las ganancias de los hidrocarburos, ese nuevo Estado se sienta tentado a la independencia, y así perder la gallina de los huevos de oro. Por lo tanto, la relación ac-

tual de dependencia seguirá más o menos incambiada en el futuro.

Aún en la eventualidad de obtener el máximo “*government intake*” de la renta petrolera, Malvinas no podría convertirse en un país independiente, ya que le falta uno de los elementos constitutivos del Estado: “*población*”. El censo de 2006 reveló la existencia de 2.955 habitantes, de los cuales 477 eran europeos con empleos transitorios que no habrían de radicarse en las islas, o sea que el número de británicos malvinenses era en realidad de 2.479. Demográficamente hablando, esto significa 0,19 habitantes por km². En los últimos cien años, el número se ha mantenido más o menos estable, y mucho no habrá de variar, pese a las políticas abiertas y agresivas de captación de emigrantes (excepto de Argentina) derivadas de la necesidad de mano de obra para proyectos que no puede desarrollarse justamente por falta de potencial humano.

Con un índice demográfico tan bajo, Malvinas no puede desarrollar fuerzas de defensa propias. El problema se lo soluciona Gran Bretaña con la guarnición de Mount Pleasant, 1.800 militares y 600 civiles en un complejo militar hermético y autosuficiente en todos los aspectos, para evitar que la abrumadora presencia militar perturbe el estilo de vida de los isleños. Situación por demás cómoda para los isleños

Argentina nunca estuvo tan lejos de discutir la soberanía para recuperar las Malvinas como en estos días. Aún no se sabe si existe petróleo de explotación rentable en el archipiélago, pero no hay dudas que mientras la política exterior argentina ha estado errática, la de Gran Bretaña avanza de manera efectiva, negándose a cualquier tipo de diálogo directo con Buenos Aires. En cierta forma se repite un patrón constante desde hace 35 años: acciones unilaterales de Gran Bretaña y protesta de

Argentina. Esto se ha ido cimentando a dos vías: con la falta de voluntad negociadora y la intransigencia de los británicos y la dureza de las reacciones argentinas.

Para el final dejé la eventualidad del uso de la fuerza, herramienta última de la diplomacia, para la búsqueda de una solución al conflicto. No habré de explayarme en el tema. En las circunstancias actuales la considero una opción imposible.

Alguien dice que la situación llegó a una encrucijada. No es cierto. El enfrentamiento entre Argentina y Gran Bretaña por el archipiélago de Malvinas no ha llegado al cruce de caminos. Los cruzaron 74 días en 1982, pero luego volvieron a separarlos. Hoy, ambas siguen por sendas paralelas que parecen distanciarse cada vez más.

NOTAS

¹ El Departamento de Estado de EEUU no reconoce este hecho como ocurrido.

² Texto de la Resolución 2065 de ONU.

³ Colin Phipps fue más lejos, demostrando su condición de hombre de negocios emprendedor, y en 1996 fundó Desire Petroleum, compañía destinada a la prospección y explotación de hidrocarburos en Malvinas, cuyos beneficios no podrá disfrutar pues falleció en 2009.

⁴ Texto de la Resolución 3160.

⁵ La Cuenca Malvinas, por su proximidad a Argentina, podría convertirse en un punto de fricción política inmediato. Como la aplicación de las 200 millas de ZEE desde la costa argentina se superpone con la similar desde Gran Malvina, se necesitará una definición política bilateral. Quizá por eso no se han aún licitado campos de exploración sobre ella.

⁶ Informe Richards-Hillier, en “Breve historia y actualidad del petróleo en las Islas Malvinas”, de Federico Bernal, publicación del Centro Latinoamericano de Investigaciones Científicas y Técnicas (CLISET), Abril 2009.

⁷ P50: Recuperación de Petróleo Libre de Riesgo, o Reservas Probables, expresado en billones de barriles.

⁸ En “Breve Historia y actualidad del petróleo en las Islas Malvinas”, de Fernando Bernal.

⁹ Ibid. No se incluyen los últimos descubrimientos de Brasil.

¹⁰ Las Sandwich, Orcadas y Shetland del Sur caen dentro de los límites del Tratado Antártico.

¹¹ Incluso sostuvo una entrevista personal y reservada con el entonces Primer Ministro británico Tony Blair, cuyo contenido fue manejado hasta hoy con la sabia reserva diplomática, aunque hubieron algunas filtraciones.

¹² Como puede verse en el mapa (que no es el que acompañó la ponencia ante ONU pues integró

también los otros archipiélagos australes y los reclamos sobre la Antártida), los argentinos adhieren a las teorías geológicas de la Plataforma Continental y de los Antartandes.

¹³ Cabe resaltar la posición ambigua del Presidente de Brasil, Luis Inacio da Silva, criticando en prensa la pasividad de ONU ante la cuestión Malvinas y el imperialismo británico, pero por otro lado abasteciendo a las islas y a los buques de guerra de Gran Bretaña en tránsito de los combustibles que le negara Uruguay en diciembre de 2007.



EL BUQUE DE APOYO COSTERO; UN CONCEPTO OPERATIVO Y FUNCIONAL

Capitán de Navío (CG) (R) Daniel LOUREIRO



Ingresó a la Escuela Naval en el año 1969, pasando a situación de retiro en el 2007. Realizó el Curso de Aplicación para Oficiales de Infantería de Marina en la Armada Argentina (1980), el Curso de Estado Mayor en el Instituto Militar de Estudios Superiores del Ejército Nacional (1986) y en la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina (1989), el Curso Superior de Guerra en la Academia de Guerra Naval de la Armada Nacional (1995) y el Curso de Auditor Marítimo y de Sistemas de Gestión de la Calidad en el Centro de Adiestramiento Regional para Sudamérica del Lloyd's Register en Brasil (1997). Como fusilero naval y segundo comandante del guardacostas ROU 14 "Salto", participó en numerosos ejercicios y operaciones en el Río Uruguay, habiendo estado a cargo del diseño y planificación del primer ejercicio fluvial "Río Revuelto" (1985).

Más allá del desafío operacional que representa tener que asumir a corto plazo la defensa de los intereses marítimos nacionales en la plataforma continental extendida, simultáneamente la Armada Nacional debe estar en condiciones de ejercer el control efectivo de vastos sectores costeros y fluviales, cuando las circunstancias lo requieran. Es el caso de tener que mejorar la aplicación de la ley en determinadas zonas bajo su jurisdicción, imponer Zonas de Exclusión para la protección de eventos nacionales, buques de alto interés o infraestructura crítica bajo riesgo de agresión, o para ejecutar operaciones fluviales.

Cuando se requiere disuadir, detectar, interdicar o rechazar actos terroristas y/o acciones ilegales de cualquier naturaleza por un lapso más o menos prolongado, es necesario desplegar y sostener fuera de base una cantidad variable de unidades de superficie de escaso porte, embarcaciones

menores de todo tipo, helicópteros y efectivos terrestres del Comando de la Flota y de la Prefectura Nacional Naval a fin de patrullar, vigilar y dar respuesta inmediata las 24 horas del día bajo toda condición meteorológica.

Tanto en situaciones estáticas como dinámicas, la eficacia de esa fuerza naval va a estar condicionada a su capacidad de permanecer en el área de operaciones, así como de entrar y salir de ella cuantas veces sea necesario, ya sea para preservar el factor sorpresa o para replegarse y aplicar su esfuerzo principal en otros puntos del litoral, ampliando la cobertura del teatro de operaciones.

Para desarrollar esta virtud operativa es imprescindible minimizar la dependencia logística de tierra. La única forma de lograrlo es disponiendo de una unidad flotante que tenga capacidad para actuar como base de operaciones adelantada, con la misma movilidad táctica y estraté-

gica que el resto de las unidades. La falta en el inventario naval de una plataforma adecuada para este fin ha obligado a emplear, provisionalmente, buques de escasa aptitud para el apoyo logístico y operativo de otras unidades, como patrulleros, barreminas, guardacostas o el propio balizador, limitando la disponibilidad, el alistamiento y la coordinación de los medios empeñados en las operaciones de seguridad y/o fluviales.

Una mejora sustancial de nuestro poder naval sería la incorporación de un “Buque de Apoyo Costero” de mediano porte¹, que cuente con facilidades para la operación de un helicóptero mediano², opere como nodo logístico y de comando y control de medios náuticos ligeros no autosuficientes desplegados a bordo o atendidos por la banda, posea armamento liviano de autodefensa³ y tenga capacidad para alojar transitoriamente un destacamento de fusileros navales o prefectura, facilitando de este modo el empleo inmediato del núcleo operativo e incrementando su autonomía, seguridad y libertad de acción.

Las prestaciones de apoyo no quedarían limitadas a las sub-unidades embarcadas o amadrinadas, sino que podrían extenderse al conjunto de la fuerza naval, mediante su asistencia médica y la provisión de suministros o reparaciones de emergencia.

Las características multipropósito de un buque auxiliar de este tipo lo harían muy útil además para la acción humanitaria en casos de inundación o desastres marítimos, la búsqueda y rescate, el apoyo a campañas hidrográficas, salvamento de buques, control de derrames, minado, contraminado, y por qué no, para ser usado eventualmente como “prefectura móvil” en refuerzo de alguna Circunscripción o como “escuela flotante” para el dictado

de cursos al personal de la Armada con destino en el interior.

Para materializar esta propuesta vale la pena tomar como ejemplo lo hecho por la industria de la navegación de recreo en los últimos años llevando a la práctica el concepto de “nave sombra”, buques originalmente diseñados para el abastecimiento de plataformas costa afuera que fueron modificados estructuralmente para convertirse en escoltas de yates de lujo⁴. Navegando a la sombra de los “mega-yates” durante los cruceros de placer, estas naves fueron especialmente adaptadas para trasladar y sostener la parafernalia de embarcaciones menores, artefactos náuticos y helicópteros de sus propietarios.

Una configuración similar satisface, a mi entender, los requerimientos operacionales de nuestra Armada, convirtiendo el diseño original de una nave comercial en una eficiente, flexible y adaptable plataforma militar, de gran utilidad para enfrentar con éxito los desafíos asimétricos de nuestro tiempo.

Adquirir material naval con presupuestos exigüos no es nada fácil: se deben conjugar factores políticos, económicos y de oportunidad. Paralelamente, la reactivación sostenida de nuestra industria naval requiere de más inversión pública y privada para continuar con su desarrollo integral y la capacitación de sus recursos humanos. Por esta razón, sin entrar a considerar el aspecto económico de esta propuesta, sería oportuno para el país y para la Armada Nacional encarar un proyecto de construcción o conversión de una nave de este tipo, que además de cubrir un “nicho operativo” vacío hasta el momento, tiene el valor agregado de representar un paso intermedio conveniente de dar antes de asumir el compromiso de construir unidades más complejas, como los patrulleros oceánicos.

NOTAS

¹ Aproximadamente 1.500 toneladas de desplazamiento.

² Imprescindible para multiplicar la capacidad de intervención de las unidades navales y posibilitar la conectividad logística de la fuerza, tanto adentro como hacia afuera del área de operaciones.

³ Preferentemente ametralladoras calibre .50,

para penetrar blancos ligeros y efectuar fuego de supresión.

⁴ Información bajada de Internet. El éxito de este concepto llevó a su mentor, un oficial SEAL retirado de la Armada de los EEUU con amplia experiencia en combate, a co-fundar en el año 2005 la empresa “Shadow Marine” en Ft. Lauderdale, Florida, especializada en el diseño y construcción de escoltas de yates de lujo.





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

OTROS ANTECEDENTES SOBRE LA ARMADA NACIONAL

Contralmirante (R) Julio César FRANZINI



El Contralmirante (R) Julio César Franzini ingresó al curso liceal de la Escuela Naval en 1942 y egresó de Guardiamarina del cuerpo general en 1948. Posteriormente se graduó en el M. I. T. (Instituto Tecnológico de Massachusetts, EE.UU) y revalidó, al regreso, su título en la Universidad de la República – Facultad de Ingeniería- como Ingeniero Industrial.

Ocupó diversos cargos de Oficial Subalterno en diferentes buques y unidades terrestres de la Armada.

Es oficial diplomado de Estado Mayor, graduado en la Academia de Guerra Naval, Perito Naval en diferentes especializaciones técnicas, co-fundador de la Asociación de Peritos Navales y con anterioridad a su paso a situación de Retiro, le fue conferido el título de Capitán Mercante de Ultramar.

Se desempeñó como Docente en varios institutos de enseñanza públicos y navales, así como de Técnico de otras instituciones del Estado.

Fue también Director General del Servicio Oceanográfico y de Pesca -ex SOYP-, cargo gubernamental de la mayor confianza, desde donde impulsó la creación del Primer Terminal Pesquero uruguayo en el Puerto de Montevideo – luego transferido y aún existente bajo administración privada- así como también la confección de la primera Ley de Pesca (todavía vigente), la extensión del Mar Territorial a las 200 millas y la pesca del atún con bandera uruguaya en el Océano Atlántico.

En cargos de comando se desempeñó como Jefe de Electrónica y Comunicaciones de la Armada, Segundo Comandante del Destructor ex-ROU “Uruguay” DE-1, Comandante de las Divisiones “Servicios” y “Patrulla”, Jefe de Operaciones y Planes del Estado Mayor General Naval, Comandante Local de Control Operativo, Comandante del Petrolero ROU “Presidente Rivera” AO28 y Miembro de la Comisión Calificadora de la Armada.

Ya retirado del servicio activo, fue Secretario de la Comisión Técnico-Mixta del Frente Marítimo, Secretario Ejecutivo de la Comisión de la Hidrovía Paraná-Paraguay, Presidente del Club Naval y luego Embajador Extraordinario y Plenipotenciario ante la República Árabe de Egipto, Embajador Concurrente ante el Reino Hachemita de Jordania y a continuación, Cónsul General Honorario de la República de Corea en nuestro país.

Fue Presidente durante varios ejercicios y posteriormente designado Socio Honorario de la Cámara de Comercio Uruguay – Corea y simultáneamente, Directivo de la Asociación de Cámaras de Comercio Binacionales del Uruguay.

Tomó cursos en talleres de dibujo y pintura durante varios años y fue luego Miembro de la Comisión de Honor del Círculo de Bellas Artes de Montevideo.

Ocupó paralelamente como Presidente, cargos en organizaciones deportivas del país del más alto nivel, se desempeñó profesionalmente en conocidos medios periodísticos privados (diarios y TV) y es el autor de varios libros publicados en el Uruguay.

INTRODUCCIÓN

Han transcurrido varias décadas desde que, conjuntamente con un destacado periodista (H.R.), pensáramos en la publicación de una serie de artículos históricos emparentados con la iniciación de la actividad naval de nuestro país y así como también con el ideario de Artigas, éste en lo relacionado con sus valientes corsarios, primeras manifestaciones de la creación y vigencia de la Armada Nacional.

Confesamos hoy que en nuestros más jóvenes años nos resultaba un tanto extravagante la pretensión de acercar al lector hechos vinculados con la Armada, aunque ellos fueran acaecidos a fines del siglo XVIII, a principios del XIX, o aún en años posteriores, aunque siempre previos al intrincado proceso de nuestra independencia, en lo cual el Prócer pusiera en juego lo mejor de su intelecto visionario, conjuntamente con su férrea voluntad de patriota americano.

Hoy día, luego de que en encomiable labor, tanto la Revista Naval como otras publicaciones históricas uruguayas han llevado a cabo magníficas recopilaciones en torno a la creación y evolución de la Armada y, paralelamente sobre la fundación de la Escuela Naval que incluye la reciente celebración de sus 100 años, juzgamos como más oportuno que en aquellos tiempos actualizar el viejo intento, con estilo narrativo y la aspiración de contribuir al acervo histórico correspondiente, que forma parte de muy caras tradiciones.

Seguramente, más de una de nuestras menciones habrá de ser reiterativa, aunque abrigamos la esperanza de que asimismo podrá ser también enriquecedora como toda otra mención histórica o aún que logre llenar una omisión o pequeño vacío que, inadvertidamente pudo haberse deslizado en el valioso trabajo tan cuidadosamente planificado por la prestigiosa Revista Naval.

La trabajosa y profunda investigación de Agustín Beraza sobre “Los Corsarios de Artigas”, además de varias otras fuentes consultadas cercanas a la Armada, (como la misma Revista Naval) y ajenas a ella también, relacionadas con el entorno colonial del Río de la Plata previo a la Declaratoria de nuestra Independencia, el notable trabajo del Prof. César W. Cigliuti editado luego de su fallecimiento por la Cámara de Representantes y titulado “Estudios sobre Artigas”, han sido básicas para la compaginación de estos párrafos inéditos, que hubieron de ser publicados, como primera contribución, en un suplemento periodístico y cuyo único propósito actual -reiteramos- es contribuir en algo, con la información sobre aquellos años en que la incipiente República Oriental establecía bases y principios para constituirse en un país de reconocida incidencia en el desarrollo americano, políticamente independiente de los viejos poderes europeos.

Dividiremos el trabajo en dos partes diferentes entre sí:

La primera (**I**), se referirá a la GUERRA NAVAL en época de Artigas, iniciada desde Purificación.

La segunda (**II**), será a la evolución posterior de nuestros INSTITUTOS NAÚTICOS, lo cual, en conjunto, se traducirá en una reseña histórica necesariamente breve, íntimamente ligada a la Armada Uruguaya.

“SOBRE EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE NUESTRA MARINA DE GUERRA”

PARTE I. LA GUERRA NAVAL EN ÉPOCA DE ARTIGAS.

Digamos primeramente algo sobre la organización, la orientación y el destino de los elementos navales puestos en servicio por el Prócer para lograr sus ambiciosos

finés, aplicando una política naval que, en distintas etapas, actuó en escenarios diversos y con medios heterogéneos, entre los años 1815 y 1821.

Digamos asimismo que su Marina de Guerra surgió como consecuencia de una creciente actividad comercial, en un principio entre 1815 y 1816, dando paso en los años subsiguientes, a la ambiciosa organización de una fuerza naval-militar con misión ofensiva y defensiva de considerables dimensiones.

Le correspondió el combate dominando, primeramente en lo local, los ríos interiores (el Paraná, el Uruguay y el Plata superior), así como luego las aguas exteriores del Plata y el océano Atlántico, atacando a buques mercantes y de guerra pertenecientes a potencias, en su momento, enemigas de la Provincia Oriental - España y Portugal.

Este panorama, circunstancialmente provocó la compleja necesidad de dos fuerzas navales, como decíamos, con misiones y en teatros de operaciones por demás diferentes.

Una, la primera de ellas, que estuvo constituida por las flotillas que actuaron:

1. en el Río Paraná

2. en el Río Uruguay

mientras que la otra, -con bases en Colonia y en Montevideo y ya con buques de mayor desplazamiento-, desarrolló la Campaña Corsaria:

3. en el Río de la Plata exterior y el océano Atlántico,

extendida a la principales rutas de los vastos mares norteños, hasta el mismo litoral hispano-portugués y finalmente, al propio Mar Mediterráneo. No será ocioso mencionar acciones navales por aguas contiguas a las Islas Azores, Cabo Verde, Canarias y por las cercanías de Angola, al oeste de África, con lo cual venimos a cerrar un enorme damero de aguas profundas y lejanas.

a. Las Escuadrillas del Río Paraná

Demos paso sucintamente a lo acontecido entre 1814 y 1815.

Sucesos políticos en Entre Ríos y Corrientes fueron motivo de la formación de una primera escuadrilla del Río Paraná, fuerza naval con misión de hostigar el comercio de Buenos Aires con Paraguay y las provincias del Litoral. La Provincia de Corrientes retornó al seno del Artiguismo tras gestiones del Coronel Don Blas Basualdo, quien a su vez dictó en Saladas el 17 de enero de 1815 la “Instrucción de Corsarios”, destinada a encauzar la actividad de los buques armados en guerra en las Bases de Goya y Esquina, las cuales se organizaban en la banda occidental del Paraná.

Quienes hacían el comercio fluvial con la capital porteña se arriesgaban no sólo a perder sus cargamentos, sino también los propios buques (excepto los de Asunción, siempre y cuando lograran ellos comprobar su origen y condición de “neutrales” en las controversias que mantenía Artigas con Buenos Aires).

Su primer Comandante fue el francés Luis Lanche quien llegó a bloquear a Santa Fe, aunque el propio General Artigas dispuso más adelante su separación del cargo, en razón de “no estar de acuerdo con sus procedimientos”. Fue sustituido por el santafecino Don Cosme Maciel, quien desde el río desbarató las fuerzas del General Juan José Viamonte conjuntamente con las del Comandante de la Escuadrilla de Buenos Aires Don Matías Irigoyen, a quien tomó prisionero junto con varios de sus oficiales.

Surge poco después en el mismo Paraná una segunda escuadrilla, organizada ahora por el irlandés Pedro Campbell -con base de operaciones en Corrientes y estaciones en los ya mencionados puertos de Goya y Esquina-, con el objeto de ejercer la vigi-

lancia del río. Evitaría así los ataques que pudieran proceder de Buenos Aires para dominar la Mesopotamia y Santa Fe, o incluso Asunción, desde donde el Supremo Dictador Gaspar Rodríguez de Francia intentaba a “río revuelto”, extender su poderosa mano sobre Misiones y Corrientes.

Fue por demás exitosa y heroica la actuación de Campbell -en duelo permanente y con medios limitados- ante la escuadra bonaerense del Capitán de Navío Ángel Hubac, integrada por buques de mayor porte, como el bergantín Belén, el brick Aranzazú y la goleta Invencible, reforzados en la acción por numerosos lanchones artillados. En atención a las pérdidas sufridas debió dicha fuerza abandonar el teatro de operaciones, retirándose a San Nicolás y a San Pedro.

Juzgamos oportuno destacar los nombres de aquellas pequeñas naves de Pedro Campbell las que, a pesar de sus limitadas posibilidades, cumplieron brillantemente con sus cometidos de enfrentar y de vencer a la flota de Buenos Aires: fueron ellas las bien conocidas Itatí, la Esperanza, el Oriental, el Artigas, la Carmen, la Victoria, la Correntina, la Uruguay.

Razones de más tuvo Don José Artigas en su carácter de Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres, para designar al siempre bien recordado Pedro Campbell como Primer Jefe de la Marina Oriental con el cargo de Comandante General de la Marina, jerarquía correspondiente con el paso del tiempo, a Comandante en Jefe de la Armada.

b. La Escuadrilla del Río Uruguay

Poco después, ante la invasión portuguesa sobre la Banda Oriental (1816), de acuerdo a la antigua ambición de los gobiernos lusitanos por acercarse a las orillas del Plata, el Prócer planteó una contraofensiva a fin de provocar el aislamiento de

las fuerzas invasoras con sus sitios de entrada al territorio, en la que los efectivos de la Provincia de Misiones desempeñaban rol principal. A fin de apoyar su acción militar se organizó, ahora en el Alto Uruguay, una escuadrilla de faluchos y lanchones artillados al mando de Don Justo Yedro, en tarea de protección y apoyo a las fuerzas del Gobernador de Misiones, Don Andrés Artigas (“Andresito”), durante su penetración en territorios de la margen occidental del Río Uruguay.

Cuatro días después de aquel 16 de septiembre de 1816, en que el Capitán Yedro contribuyera a la victoria del Coronel Sotelo sobre el Coronel Abreu frente a Yapeyú, el mismo Yedro logró silenciar las baterías portuguesas en las Barrancas de Santa María, pero al mes siguiente fracasó en su intento de invasión a territorio portugués, por lo cual las Fuerzas Orientales retrocedían a sus bases de las Misiones Occidentales.

Difíciles, riesgosas y complejas fueron las acciones de la escuadrilla de Yedro en el Alto Uruguay, especialmente el enfrentamiento al enemigo que, al mando del Marqués de Alegrete, cruzaban el río e invadían las Misiones.

Entretanto, en la zona del Bajo Uruguay y lejos de este teatro de operaciones, no hubo acciones dignas de mayor destaque, hasta que en 1818 cobró importancia la campaña portuguesa del Capitán Jacinto de Senna Pereira, lo que provocaría la formación de una nueva flotilla artiguista que, al igual que las anteriores, prestaría a la causa relevantes servicios.

Vaya esta breve reseña, cuyos pormenores merecerían un más profundo estudio -aunque no dentro del alcance de esta nota-, como antecedente de las campañas de los Corsarios de Artigas, a las que nos referiremos a grandes rasgos, a continuación.

c. La Campaña Corsaria

Tras la invasión portuguesa se planteó la situación de beligerancia entre Portugal y los Orientales, y no poseyendo éstos los medios navales para enfrentar a tan poderoso enemigo, Artigas tomó el arma mediante la cual pudo combatirlo sin enajenar una sola parcela de su territorio, sin comprometer sus escasos recursos, ni tampoco dañar su propia soberanía, considerada desde el primer momento de la lucha, un valor supremo del orgullo oriental.

¿Cómo habría de encarar estratégicamente la casi imposible quimera? Pues recurriendo a las posibilidades del Corso.

Lo autorizó y lo utilizó para diezmar el vital comercio del enemigo y aún para atacar a sus efectivos de guerra. Constituyó por aquel entonces, un arma de considerable poder, especialmente en manos de Capitanes diestros, esforzadamente decididos y por sobre todo, valientes. Era entonces, el recurso de la necesidad, pero a su vez amparado por el derecho, que fuera ya utilizado por otros estados de la época, aún aquellos más poderosos. Ni más ni menos al fin, que el recurso de pueblos sin otros medios, desprovistos de fuerzas para enfrentarse con posibilidades de causar pérdidas sustanciales al enemigo en caso de una confrontación bélica real.

O ni más ni menos que lo que practicaron diversas potencias de primera línea, tal como lo hiciera España en tiempos del Descubrimiento y consecuentemente, de los Reyes Fernando e Isabel de Castilla. Aunque aún anteriores, y también más adelante, reinos hispánicos varios combatieron contra los propios intereses ingleses, incluyendo aquellos sobre costas atlánticas cercanas a Cádiz y otros llegaban a expedir patentes para dar a sus corsarios un título que permitiera y respaldara la acción.

Varios siglos después, la propia Inglaterra rendía honores por las fructíferas

actuaciones en el mar de sus más famosos súbditos (Drake y Cavendish, entre otros), y aún a quienes pelearan contra los españoles basados en el Apostadero de Montevideo, en aguas sud-atlánticas de América y de África, o en el siempre convulsionado Mar Caribe y hasta en las aguas sureñas menos transitadas del Océano Pacífico, durante años previos a la Revolución de 1810.

O mismo cuando los franceses se enfrentaban en guerras similares a Holanda y a la propia Inglaterra. Apuntemos asimismo que los corsarios estadounidenses enfrentaron al activo comercio inglés durante las guerras por su independencia sobre el Atlántico septentrional.

La desordenada mención nos da una pauta de lo conocido y ampliamente difundido que era el sistema corsario, aún incluyendo -con claro margen previo-, a los tiempos de Artigas. Y teniendo presente aún que, desde larga data se diera a la guerra del corso, a través de todas las latitudes conocidas, un respaldo legal o reglamentario al que los participantes, a falta de una doctrina jurídica avanzada, debían ceñirse estrictamente. Se trataba de diversos documentos permisivos para una actividad, ajustada a la Ordenanza del Corso.

El Reglamento que promulgó Artigas en su momento, ya de pulida redacción -corregida y actualizada a su época-, obligaba a sus capitanes, oficiales y tripulaciones a estrictas normas de conducta relacionadas con aspectos fiscales y disciplinarios y contenía además conceptos reiterativos e innovadores con respecto a la solidaridad americanista, conceptos de avanzada recogidos recién mucho tiempo después, con el correr del tiempo, por señeras personalidades de la política continental.

No se limitaba tan solo a ello la normativa a que se obligaban los corsarios, sino que era obligatoria tanto la identificación

del Capitán como la del nombre y demás datos del buque, en varios documentos que entre otras informaciones, determinaban la vigencia de la patente, el pabellón que representaba, el puerto de origen, los mares en que estaba autorizado a ejercer su función de captura y apropiación de mercaderías, porcentajes de distribución del botín y en los que constaban aún ciertas garantías, en caso de discrepancias o malos procedimientos.

Para esto actuaban los Tribunales de Presa, que en definitiva dictaminaban sobre la corrección o pertinencia de la acción naval, declarando en cada caso, lo que catalogaba o no al botín como “Buena Presa”.

Ante ellos comparecían los buques atacantes después de cada acción, conducidos por algún miembro de la oficialidad que no fuera su capitán, fuera ya a Buenos Aires, o a El Griego, o a otras varias islas antillanas, o mismo a distantes puertos de la costa oriental norteamericana, destinos que se fueron modificando de acuerdo a cambiantes condicionantes a través de las experiencias y controversias sobrevinientes.

Por ejemplo, los Tribunales de Buenos Aires perdieron vigencia debido fundamentalmente, a las diferencias existentes entre sus gobernantes con Artigas, lo cual resultaba inconveniente para un justo dictamen.

Los de El Griego en el Mar Caribe, cedieron paso a los de la Isla Margarita y de Angostura de jurisdicción venezolana, mientras cobraban importancia los de varias islas menores en las Antillas de Barlovento.

Los puertos norteamericanos fueron a determinada altura de condiciones convenientes para la gestión de los Corsarios Orientales, frecuentemente favorecidos por un entorno de intereses comunes, donde se reconocía la situación de beligerancia entre la República Oriental y Portugal, y hasta gozaban de la buena disposición de altos funcionarios del gobierno federal, pero

debido en parte a los reiterados reclamos de las cancillerías europeas y a que cada estado (Maryland, Virginia, Massachusetts, Georgia – Florida y Texas no formaban aún parte de la Unión), resolvía las controversias desde su óptica legislativa estatal propia, las tendencias se fueron volcando hacia puertos caribeños, más hacia el sur y de más sencillos trámites.

En dichas condiciones salían entonces de Purificación -base y símbolo de Artigas como líder de la Liga Federal-, así como luego de Colonia del Sacramento y de Montevideo, los primeros corsarios que arbolaron el pabellón tricolor del Jefe de los Orientales, y posteriormente, los que en cantidad largamente mayor al medio centenar, lograron marcar su presencia y testimoniar ante el mundo la existencia de una nación, si bien pequeña en territorio, capaz en cambio de desafiar con sus ideales independentistas a un imperio poderoso del que se defendía, al que hostilizaba y atacaba por todos los medios a su alcance, tanto en aguas libres como en las suyas propias.

En una primera etapa intervinieron varios buques como el Sabeiro, el Valiente, el Banda Oriental, el República Oriental, la María, el Irresistible, el General Artigas, el Intrépido, amén de una larga fila de embarcaciones de menor porte y que con idéntica bravura defendieron su común ideal artiguista. Y tal como lo hiciéramos anteriormente con aquellos valientes que lucharon en las aguas interiores de la extensa cuenca del Plata, citaremos asimismo a los Capitanes de estos barcos, gentes de mar de la talla de Richard Leech, Juan Thomas, Pedro Dautant, Juan Daniels, Sam Miffin.

Supieron sostener campañas tan duras como proficuas para dominar el gran río “ancho como mar”, bloqueando a Montevideo cuando cayó en poder del invasor lusitano y también a Buenos Aires, a fin de impedir el comercio portugués que allí

se aprovisionaba, sembrando desazón y sensaciones de impotencia entre los inconcebibles testigos interesados particularmente y entre numerosos comerciantes, “cómplices silenciosos” todos, de la invasión a la Banda Oriental, sobre la otra orilla, tan cercana...

Pese a estas exitosas campañas coronadas por la captura de presas, no escapó a la visión del Jefe de los Orientales que era aún necesaria una fuerza naval de mayor poderío, en la que involucró e interesó a capitanes, comerciantes y armadores norteamericanos por intermedio de Thomas L. Halsay, Cónsul de Estados Unidos en Buenos Aires, posteriormente removido del cargo.

Se llegaba así al apogeo del poderío naval oriental, mientras la autorización del Corso dictada en Purificación, extendía la enorme dimensión a que la idea inicial de Artigas estaba destinada y fuera comenzada mediante la concesión de la primera Patente que otorgó a John Murphy el 15 de noviembre de 1817, día elegido más adelante y recordado por las generaciones siguientes como el de la Fundación de la Armada Nacional, el que todos los marinos uruguayos, siempre conmovidos, venimos celebrando y celebraremos de por vida.

Los marinos norteamericanos de la costa atlántica, especialmente los de Baltimore -pero igualmente otros de Boston o de Charleston, de Savannah o de Norfolk, de Galveston o de algún puerto de las costas del este y del Golfo-, acudieron al llamado de una causa donde se agruparon, libres y valientes, a medida de que de nuestros sueños puertos salían aún más barcos armados en Corso, para hacer desaparecer de los mares oceánicos tanto a portugueses como a españoles, causándoles severos destrozos en sus naves mercantes -y hasta en unidades de guerra-, a tal punto que el Lloyd de Londres estableció tasas

casi prohibitivas de costos duplicados, para atender el seguro de las mercaderías que se transportaban.

Esta guerra exigía naves ligeras, buenas orzadoras, capaces de hacer camino con vientos desfavorables, adecuadamente artilladas por las bandas y a proa, dando paso a un nuevo tipo de goletas, en su mayoría de construcción estadounidense, que bien se puede decir cambiaron la táctica del combate naval de la época. Unidades que desarrollaban velocidades superiores a los once y doce nudos, de alrededor de unas doscientas toneladas de desplazamiento, aunque las había de la mitad y aún del doble, tripuladas por cien o doscientos hombres, según el caso. Concomitantemente se requerían capitanes y marinerías decididas para caer al abordaje o para tener la posibilidad de ponerse a salvo rápidamente, aprovechando dichas capacidades, si las circunstancias así lo aconsejaban.

Tales eran los medios al servicio de Artigas y de la Provincia Oriental como contribución a una causa por la cual, los referidos hombres de mar sentían íntima simpatía. Se trataba del mismo ideal por el que ya habían luchado anteriormente, o sea por los fueros de la Independencia y de la República.

Apuntemos nombres de tan esforzados marinos norteamericanos que se volcaron a esa causa, que pese a verse tantas veces perdida, igual supo inflamar sus almas en medio de la lucha, con profundas emociones y coraje sin par: Juan D. Daniels, Juan Chase, Tomás Taylor, Adam Bond, Juan Mordgridge, Juan Clark, Enrique Levely, Ricardo Moor, David Hewet, Alejandro Haile, Guillermo Nutter, Jaime Barnes, Clemente Cathiel y aún varios más que se unieron con valor enorme a los objetivos que se proponía el Protector, sintetizados nada menos que en la destrucción o en el hostigamiento permanente sobre el poderío marítimo de España y de Portugal.

Vista sin apasionamientos, era esta una hazaña casi imposible, aunque no para aquellos bravos Capitanes- aglutinados ahora por Artigas-, que ya habían conocido la victoria sobre Inglaterra en la guerra de 1812, segunda de su independencia. Para ellos no había nada que no se pudiera lograr y al momento de un balance de resultados, o simplemente considerando la elevada cantidad de bajas ocasionadas y el alto valor de los cargamentos apresados, si nos atenemos aunque sea solamente al aspecto exterior y frío del triunfo naval o a los daños sistemáticos causados al enemigo, podemos proclamar que el éxito premió todos los esfuerzos y vicisitudes, como que también supo coronar las esperanzas y expectativas más optimistas.

Por otra parte, quedaron por el camino las repetidas e insistentes gestiones de quienes procuraron conjurar en el terreno diplomático, ante todas las cancillerías y tribunales de la época -aunque no por acciones navales-, el peligro que acechaba constantemente a sus fuerzas, amenaza capaz de provocarles tanto serios perjuicios como las preocupaciones correspondientes.

Es más, la tacha de “piratas” con que se pretendió ubicarlos fuera de la ley en diversos tribunales, nunca prosperó. Y no lo logró en razón de que la normativa puso de lado del Corso profusa argumentación y dictámenes de terceros países neutrales que expusieron y sostuvieron en su momento, puntos de vista distantes de los argumentos de los interesados en su denostación.

Recién en años posteriores a la mitad del siglo XIX, la práctica corsaria declinó hasta prácticamente desaparecer más adelante, a pesar de que las aguas atlánticas continuaron siendo preferidas hasta bien entrada la Segunda Guerra Mundial (1939–1945), ocasión en que el ultramoderno acorazado “Admiral Graf Spee”, si bien en cir-

cunstancias por demás diferentes, era considerado mundialmente como el más temible “corsario” alemán y vino a terminar sus hazañas en aguas del propio Río de la Plata, luego de enfrentarse en célebre batalla con una fuerza naval británica.

Hoy, transcurridos ya casi dos siglos, resurgen las imágenes de aquellos gloriosos Capitanes, de sus Tripulaciones y de sus Buques nimbados todos por una aureola de leyenda.

Se trataba de tripulaciones del más diverso origen y procedencia, integradas por indomables orientales en conjunción con otros criollos vecinos, de más allá de sus orillas, además por irlandeses, escoceses, ingleses, holandeses y otros hombres oriundos de los Países Bajos, también escandinavos, varios de la Europa Central y de los Balcanes, o del Mediterráneo como griegos, turcos, italianos, franceses, españoles, incluso por norteamericanos, que se entendían entre todos en el idioma común de la valentía, del desapego por la vida propia, de las decisiones al momento del abordaje, de las instancias límites de la convivencia y la lucha en el mar, que era lo que los unía para complementarse en estas encrucijadas a que una existencia azarosa los llevaba a confluir, en esa suerte común que el destino les había reservado.

Algo sobre la posterior Guerra Naval contra el Imperio del Brasil

Sobrevinieron nuevas circunstancias en la región -y por supuesto, también fuera de ella-, tales como el regreso a Lisboa en 1821 del Rey de Portugal Juan VI con su corte, los cuales incidieron en el devenir de los acontecimientos cuyo desarrollo nos interesa en estos momentos mencionar.

Mientras tanto, consideremos cómo, el peso de tantas fuerzas conjugadas contra el Jefe de los Orientales -portuguesas, es-

pañolas, bonaerenses- determinaba, en el confuso escenario político rioplatense, primeramente la declinación y luego el ocaso definitivo de la acción del Prócer.

Con ello se eclipsaba hacia el destierro, agotada en el esfuerzo de los años, una figura de talla gigantesca, base de la Nacionalidad Oriental, respetada entre sus súbditos como ninguna otra y, aún si se quiere, hasta idolatrada por sus pueblos y reconocida de sur a norte por todo el Nuevo Continente, como Líder del Federalismo en su ambiciosa Liga de Provincias –organización federal, triunfante décadas después (1853)-, en abierta lucha contra el unitarismo de Buenos Aires, contra el cual volcó su temple patriótico con denodada convicción.

No se extinguiría, sin embargo, la potente luz de esperanza ni la alta moral arraigada en las almas nobles de quienes lo siguieron durante años más que difíciles, digamos penosos; una luz que permanecía iluminando aún el sentimiento de lo máspreciado para ellos, o sea su Libertad; trunca y postergada a causa de una serie de paradojas inconcebibles, de reveses en el campo de batalla ante fuerzas numéricamente superiores, de ambiciones ajenas, argucias políticas, intrigas y deserciones, tentadoras ofertas del enemigo por supuesto rechazadas, o sea, en la multiplicidad de aquellas almas que aparentemente vencidas, se resistían a reconocer la derrota.

Llegaría a poco la gloriosa Cruzada de los Treinta y Tres Orientales que vino a reiniciar la gesta libertadora. Y así, revivía aquella potente luz de esperanza, que habría de iluminar la reaparición de otros próceres y la Actividad Naval, ya reconocida como heroica y exitosa por los patriotas artiguistas.

Nuevos navíos se armaron al mando de más jóvenes Capitanes, al tiempo que algunos viejos Corsarios retornaban al Río de

la Plata, con la consigna de reincorporarse a la lucha en procura de la libertad de una tierra que habían aprendido a venerar y por la que habrían de emprender una nueva instancia, esta vez definitiva.

Figuraban entre los más jóvenes, dos valientes franceses, Francisco Fourmantin y César Fournier, mientras que, como representantes de la “vieja guardia”, se alineaban dos norteamericanos que ya habían contribuido a vencer a España y a Portugal, Pedro Dautant y Juan Chase.

De entre ellos y a título de ejemplo, digamos algo, primeramente de Fournier, el más temido de los corsarios, y luego de Dautant, que fuera otro de los más respetados en el mar.

Del francés César Fournier, a bordo de su goleta Profeta que con el nombre de “Maldonado” realizó varios cruceros sobre la costa de Brasil -principalmente sobre Río de Janeiro- los que generaron graves problemas al tráfico naval del Imperio, por apresar y dirigir hacia el Río de la Plata para ser juzgadas y sentenciadas como “buenas presas”, numerosas naves con valiosos cargamentos, entre ellas la conocida Leal Paulista.

Por su parte, el estadounidense Pedro Dautant, a bordo del bergantín “Lavalleja” llevó a cabo una dilatada campaña que, por sus consecuencias, bien podía ser parangonada con las del período de la “Patria Vieja”, luego de haber apresado cuarenta naves imperiales igualmente con sus respectivos cargamentos, avaluados en 300.000 pesos fuertes. Dautant fue largamente distinguido por su amistad con Don José Artigas, así como por gozar de un sólido predicamento ante Juan Antonio Lavalleja -Jefe de la Cruzada Libertadora de 1825-, y aún por su campaña corsaria al mando de la “María” y del “Gran Guaycurú”. Armó y comandó el bergantín “Oriental-argentino” que sobre el mismo

litoral de Brasil apresó numerosas embarcaciones del comercio fluvial, además de otras que, provenientes de Oporto y de Lisboa procuraban arribar a Río de Janeiro. En total hizo doce presas, entre ellas una de setecientas toneladas, conocida como el “Condesa de Portugal”

Participó igualmente enhiesta sobre la riesgosa línea de fuego la figura de James Harris, a bordo del “Hijo de Mayo” y posteriormente, del “Hijo de Julio”, así como la de Juan Coe -que como Oficial había actuado a órdenes del Almirante Brown-, y que a bordo del Níger llevó a cabo una fructífera campaña, totalizando ocho presas.

Complementamos la nómina destacando la participación de otros Capitanes victoriosos que, como Guillermo Masson, Guillermo Page y Jorge Love, dejaron la estela de sus glorias para que las nuevas generaciones los sepan recordar, o incluso para imponer la famosa frase de que en aquel entonces, más de un siglo antes, también se pudo haber dicho, que “nunca se debió tanto a tan pocos”.

Agreguemos que la profusa bibliografía que recoge el paso del Prócer por nuestra historia, nos tienta a citar varios pasajes sublimes de su trayectoria, pero admitamos no es acá donde encontrarían el lugar apropiado.

Aunque finalmente deseáramos destacar, en torno a la enorme figura del General Don José Gervasio Artigas, “Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres”, aparte de su férrea voluntad y de su visión de ilimitado alcance, aparte de su valentía sin máculas y de su claro pensamiento, aparte también de los hechos políticos y militares que se recogen como veneración a su memoria ilustre en el Mausoleo de nuestro país - es lo dicho en este, nuestro caso, sobre sus “*Valientes Corsarios*”, lo cual tiene un denominador común que se sintetiza en la estrecha y

permanente vinculación con el Mar, con la noble Vocación Marinera y con las Naves Triunfantes que se supieron alinear en la defensa y el sostén de los ideales Republicanos, Federalistas y Democráticos en los cuales nos hemos formado, que aún nos guían y que, fundamentalmente, nos enorgullecen.

PARTE II. BREVE SECUENCIA DESDE LAS ESCUELAS DE NÁUTICA HASTA LA ESCUELA NAVAL

Antes de finalizar el siglo XVIII el Rey de España, Carlos III, hacía incluir a Montevideo en su “Reglamento de Libre Comercio” como uno de los dos puertos mayores del Río de la Plata. Acertada resolución que venía a provocar un notorio proceso de desarrollo económico y comercial, que supo beneficiar por extensión, a todo el territorio de la Banda Oriental, el cual veía multiplicar así las escasas posibilidades a las que los gobiernos españoles, por falta de visión y de atención lo habían limitado, alejado de las rutas del tráfico marítimo de la época.

Paralelamente, en diez años circundantes se embarcaban cinco millones de cueros vacunos y tres de caballar, por lo cual, ante la creciente afluencia de naves mercantes que buscaban asimismo otros productos de la tierra, especialmente las carnes, se puso de manifiesto la necesidad de vigilar y proteger un tráfico provechoso. Ello incitó a la Corona a establecer una estación permanente que fue el Apostadero Naval de Montevideo, de influencia capital, no solo en el desarrollo ulterior del puerto, sino también en el de sus zonas de influencia.

Se dio al Apostadero una organización de jerarquía tal que otorgaba a su Jefe jurisdicción y atribuciones independientes, ya no solo del Gobernador local, sino aún del

propio Virrey del Río de la Plata, pasando a depender directamente de la Metrópoli europea. Más aún, la Jefatura del Apostadero fue complementada con una administración a cuyo frente se colocó a un alto funcionario de la Real Hacienda, con el título y cargo de Ministro de Marina, pero incorporándole ya los Almacenes, el Barracón de Marina, el Hospital Marítimo y el muelle de fácil ataque.

De este modo quedaban equiparados en sus funciones e importancia los tres mayores Apostaderos Navales de España en la América del Sur, es decir, el Real de San Felipe y Santiago de Montevideo en jurisdicción del Océano Atlántico, conjuntamente con el Real Felipe del Callao, vigilante del Océano Pacífico y el de Cartagena de Indias sobre el Mar Caribe, punta de lanza contra los múltiples enemigos de España en el Atlántico Norte, los tres por sobre otras dependencias importantes de menor posición.

A título de referencia digamos que por la Comandancia del Apostadero de Montevideo pasaron notorias jerarquías de la Marina Española; la primera, fue la del Capitán de Navío Juan Antonio Camino y ya luego de la jerarquización narrada lo fueron, entre otros, los Brigadieres Don Gabriel Guerra, Don Antonio de Córdoba y Don José Adorno. También los Capitanes de Navío Don Francisco de Idiaquez y Borja, Don Santiago de Hezeta, Don Antonio Bazuto (o Bazurto) y Don José de Orozco; el Segundo de este último lo fue el más conocido Capitán de Fragata Don Santiago Liniers.

Por medio de la Real Orden del 13 de setiembre de 1796 fue designado el General de Marina Don José de Bustamante y Guerra como Gobernador Político y Militar del Real de San Felipe y Santiago de Montevideo y también como Comandante General de los Bajajes del Río de la Plata,

cuyas aguas conocía por haber sido tiempo atrás, el Segundo Comandante de la célebre expedición del Capitán de Navío italiano al servicio de España, Don Alejandro Malaspina.

Entre otras de sus conspicuas iniciativas Bustamante y Guerra se destacó en la elaboración de un plan de Defensa Naval del Virreinato, que se adelantó a todas las concepciones náuticas de la época, mediante la utilización de unidades de cañoneras y bombarderas, que mereció desde la Metrópoli, el apoyo total de la Dirección de la Armada Española; además intervino, haciendo valer su jerarquía sobre las autoridades porteñas, en la creación – y esto nos interesa – de la primera **“Escuela de Náutica”** de Montevideo.

Lo sucedió y prosiguió con sus orientaciones el también Brigadier de Marina Don Pascual Ruiz Huidobro, creador de dos institutos de particular importancia para el medio, como lo fueron la Junta Naval y el Tribunal de Presas.

Estas últimas reseñas nos animan a destacar la fundamental gravitación ejercida por la alta oficialidad naval y las gentes vinculadas al mar en los ambientes políticos de la plaza de Montevideo, lo cual fue paulatinamente animando a la Corona a abandonar una costumbre tradicional, disponiendo que “los Gobernadores de Montevideo no serían más militares de tierra, sino que se seleccionarían de entre los cuadros de la Armada”.

Tanto las Invasiones Inglesas, como los hechos de 1810 y la Revolución Oriental, postergaron por largas décadas, los intentos de mantener activos aquellos institutos vinculados con el mar, a lo cual el citado Instituto Náutico no fue ajeno.

El tremendo turbión que vino a significar la Revolución de la Banda Oriental dio paso, al cabo de varios años, a la indigna posición mantenida por los propietarios de

las empresas portuarias -de notoria influencia en la política montevidéana de la época-, quienes en manifiesta claudicación procuraban salvar sus intereses propios al amparo de la dominación portuguesa.

Así y todo se vio resurgir el viejo propósito marinerio de las clases mercantiles dando paso a la reinstalación de la antigua **Escuela de Náutica**, ahora dirigida por Don Prudencio Murguiondo; pero ella dejó de funcionar en corto tiempo (en 1819), “sin alumnos ni aspirantes”.

En 1829 las nuevas autoridades orientales intentaron establecer una **Academia de Náutica** -propuesta de Don Miguel de Forteza a través del Consulado-, con el designio “de propagar los conocimientos de la navegación y hacer que la juventud gustase de las dulzuras de las ciencias exactas conexas con aquel arte”. A pesar de que el proyecto ya tenía todo lo relativo al Método, su Dirección, su Reglamento y hasta su propio local, la idea fracasó una vez más, ya que las urgencias del Gobierno atraían la atención hacia otro tipo de problemas, calificados de impostergables.

Un nuevo proyecto de 1832, esta vez del Presbítero Dámaso Antonio Larrañaga, llegó al Senado proponiendo la creación de una Academia Militar “de Estudios necesarios a los individuos del Ejército y de la Armada que abrazasen las Matemáticas y especialmente la Arquitectura y Fortificaciones, la Astronomía Práctica y la Navegación ...”, pero se perdió durante muchos años en medio de las dificultades económicas y políticas de épocas caóticas, a pesar de que al ministerio competente, ironías de lado, se la llamaba de “Guerra y **Marina**”.

Recién en 1862 el gobierno del Presidente Berro en loable propósito por consolidar las posibilidades navales de la República, incorporó al presupuesto de la Escuela Militar Oriental un curso de Náutica a cargo de Don Antonio Torres y Nicolás,

- que ya había dirigido una escuela menor de “**Náutica y demás estudios anexos a la carrera de la Marina**”- al tiempo que se redactaba para el referido curso el Reglamento completo desde que el joven estudiante principia sus estudios hasta que realmente se pueda llamar “Marino”.

Los primeros alumnos de esta Cátedra de Náutica se llamaron: Joaquín Suárez, José María Sánchez, Enrique Cabilla, Carlos Otero, Juan Sánchez y Antonio Lenzi, quienes a su vez elevaron al Ministerio una altruista solicitud que requería se les concediera “el honor de ser designados Aspirantes de Marina.”

A mediados de 1863 el Poder Ejecutivo sancionó un proyecto que decía en su artículo 1º: “Autorízase al P.E. para la creación de un Colegio Náutico de Guardias Marinas, Pilotos Mercantes y Marineros Nacionales”.

No obstante las guerras civiles y otras convulsiones que ensombrecieron al país durante los años siguientes, tuvo cabida más adelante la creación de la Escuela Militar General Artigas – de la cual egresaron militares y **marinos**- así como también la primera Escuadra verdaderamente nacional.

Lo demás es historia más actual, ya que en 1907 se instaló la propia **Escuela Naval** con sedes en Montevideo, primeramente en la vieja **quinta de Casaravilla** de Agraciada y Aguilar, luego en **la quinta del Dr. Pedro Visca** (1910) de la avenida Garibaldi, para pasar a la emblemática construcción de **Sarandí 122** (1916) -ex sede del Cuartel de Dragones-, permaneciendo allí por más de cincuenta años, para formar unos 600 Guardiamarinas y algo más de 150 Pilotos Mercantes, integrantes todos de la “Vieja Guardia” de Marinos Uruguayos, base de los cuadros de Oficiales que constituyen, junto con el importante y vetusto edificio, una de las más caras tradiciones de la Armada Nacional.

Al fin de este relevante ciclo de seis décadas, la **actual Escuela Naval** llevó a cabo su recordada “mudanza” en 1968, adaptando en forma paulatina el viejo Hospital Marítimo, luego Hotel Miramar y luego aún, Escuela de Nurses, a las necesidades de una nueva función, donde parecería dar por encontrado su lugar por mucho tiempo más, no solo en virtud de haber a esta altura formado año tras año otras cuarenta promociones de Oficiales, sino por haber además sabido adaptar las instalaciones con la visión y el sacrificio de muchos integrantes de nuestra colectividad y haberlas dotado de modernos sistemas de enseñanza e integración estudiantil, ejemplos de superación, donde jóvenes de ambos sexos y de países herma-

nos se esfuerzan para adquirir, en condiciones más que dignas, una educación profesional que a esta altura, es considerada de vanguardia tanto a nivel nacional como internacional.

Todos los Marineros uruguayos, pero en forma especial sus Aspirantes y demás Alumnos, podemos sentirnos más que satisfechos, orgullosos de que se hayan llegado a encontrar para nuestra Escuela Naval, en cien años de esfuerzos en su mayoría anónimos, niveles adecuados para la formación de los cuadros de Oficiales, lo cual nos anima a compartir conocimientos y experiencias con otros Marineros del Continente Americano y nos estimula en el esfuerzo por la permanente superación y evolución de la Armada Nacional.





www.revistanaval.com.uy

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

secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN

ASISTENCIA PRIMARIA EN COMBATE: LA SOBREVIVENCIA DE NUESTROS COMBATIENTES, DEPENDE DE ASUMIR RESPONSABILIDADES Y TOMAR DECISIONES OPORTUNAS, EN SITUACIONES DE EMERGENCIA

T/N Álvaro NOVO ARRUDA



Álvaro NOVO ARRUDA. Teniente de Navío. Jefe de Comunicaciones de la Quinta División del Estado Mayor de Fusileros Navales. Nació en Montevideo el 25 de julio de 1973. Ingresó a la Escuela Naval el 1º de febrero de 1993. Egresó con el Grado de Guardia Marina del Cuerpo General el 5 de diciembre de 1996. Asciende a su actual jerarquía de Teniente de Navío el 1º de febrero de 2005. Como Oficial Subalterno prestó servicios en: En la Fuerza de Mar; en la Fragata ROU 02 "General Artigas" y en el ROU 23 "Maldonado". En la Dirección de Personal Naval, en la Escuela de Especialidades de la Armada. En el Cuerpo de Fusileros Navales como Jefe de Pelotón, Jefe de Compañía de Fusileros, Jefe de la Compañía Comando y Servicios, Jefe de la Segunda y Cuarta Divisiones del Estado Mayor. Bajo el Mandato de ONU prestó servicios como Jefe de Pelotón en el Destacamento de Seguridad de la Compañía "Mike", desplegada en la República Democrática del Congo entre el 2002 y 2003; como Jefe de la Sección de Seguridad de la misma Compañía entre el 2006 y 2007. Ha realizado el curso Básico de Paracaidismo Militar en el Ejército Nacional; en la Armada Nacional el curso Básico para Oficial de Infantería, Curso para Comandante de Compañía de Fusileros, Curso de Perfeccionamiento Docente en la ESNAL; en el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT) el título de Especialista en Sistemas de Gestión de la Calidad UNIT-ISO 9001:2000; en la Cruz Roja Uruguaya el curso de Instructor de Primeros Auxilios. Ha participado en UNITAS 1998, ACRUX III y PANAMAX. Ejerce la docencia en la Armada Nacional desde 1999, ha sido docente de la Escuela Nacional de Operaciones de Paz de Uruguay y en la Escuela de Fusileros Navales, es instructor del Centro de Instrucción de Misiones de Paz e instructor de Operaciones Fluviales y Organización Administrativa y de Combate. Desde marzo del año 2009 presta servicios en la Quinta División del Estado Mayor de Fusileros Navales.

A lo largo de nuestras carreras hemos aprendido (y lo hemos comprobado en innumerables oportunidades), que para ser un verdadero profesional debemos formarnos adecuadamente, instruyéndonos en múltiples y variadas técnicas y metodologías; que debemos internalizar la doctrina naval al punto de hacerla nuestra; que no solo basta con profundizar los conocimientos adquiridos, debemos renovarlos.

Hemos aprendido y transmitido luego a nuestros subalternos, que debemos actuar por convicción, ya que éste es el mejor movilizador del espíritu, sobre todo cuando los esfuerzos deben ser prolongados o, significar una exigencia (que en principio) parece ser imposible para nosotros.

Descubrimos el placer del "deber cumplido" y renunciamos sin mayores inconvenientes, a comodidades y beneficios,

porque el «celo por nuestra profesión» así lo dicta.

Pero hay algo más de lo mucho que a lo largo de nuestra actividad profesional aprendemos, es el valor que representa para nuestra Armada su recurso máspreciado, los hombres y mujeres que hacen posible que nuestra Fuerza sea lo que es, a pesar de lo escasos que puedan resultar sus otros recursos.

Mucho tiempo empleamos en actualizarnos, en adiestrarnos más y mejor, en escenarios cada vez más reales que demandan, sin duda alguna y en pocas palabras, mayor profesionalismo de nuestra parte.

Pero, ¿qué hacemos para preservar nuestro máspreciado recurso?

Dadas las tareas y misiones encomendadas a la Armada Nacional, que traen implícito un alto grado de riesgo (en la amplia mayoría de los casos), no es de extrañar que las Unidades de primera línea se expongan a riesgos mayores, riesgos que tienen su costo no solo económico, si no también en vidas humanas.

Como un tatuaje tribal que se luce a flor de piel, tenemos incorporado en nuestras conciencias que: *“lo prioritario es la seguridad”*; gracias a ello, hemos llevado a su más mínima expresión las consecuencias negativas, de los riesgos a los que hacíamos referencia en el párrafo anterior.

Los médicos y enfermeros destacados en las Unidades de primera línea, resultaron ser un acierto históricamente comprobado, como también lo han sido el empleo de camilleros de combate.

Hoy en día, nuestros camilleros de combate, no son enfermeros, ni paramédicos, ni mucho menos médicos, por lo tanto, no tienen un título que los respalde legalmente ante procedimientos sanitarios específicos (sobre todo los invasivos). Son combatientes, de primera línea o no, que conforman orgánicamente sus Unidades, especializados en determinados tratamientos prehospitales.

Ésta es la razón por la cual son fácilmente reemplazables a un muy bajo costo económico. Como ejemplo de esto podemos decir que para nuestra Unidad, la función costo-tiempo para formar de uno a dos enfermeros en Sanidad Militar, tiene el mismo valor que para formar entre 180 y 360 camilleros de combate, máxime si lo comparamos con la función costo-tiempo de formación de un médico.

¿Alguna vez nos detuvimos un minuto a evaluar si la selección de esos supuestos «camilleros» era la adecuada?, en otras palabras; no sabíamos si esa o ese tripulante, serían capaces de movilizar adecuadamente a un lesionado, o mucho peor, si podrían aplicar correctamente las técnicas de primeros auxilios.

Hasta hoy en día se pensaba, que con un simple cursillo de primeros auxilios y con una camilla en la mano, el trabajo estaba hecho. A partir de hoy formamos gente capaz de tomar decisiones en situaciones extremas, utilizando algoritmos básicos y criterios universalmente aprobados y empleados; son capaces además, de apoyar a enfermeros y doctores en tareas como curaciones de heridas, control de pacientes y evacuaciones médicas, entre otras.

Pero, no nos quedemos solamente con la parte vacía del vaso, tampoco estuvimos tan errados.

Lo bueno de conocer nuestros errores, es que frente a nuestros ojos se despliegan las mejores oportunidades que podamos tener, las de introducir cambios que mejoren nuestra condición actual; porque únicamente si somos conscientes de nuestras carencias, apoyándonos en experiencias pasadas, identificando aquellas novedades que puedan aportarnos valor y por último, adaptando lo novedoso a nuestra realidad, idiosincrasia, medios disponibles y sobre todo, a nuestras necesidades; podremos entonces (en un proceso que brindará sus frutos a mediano y

largo plazo), alcanzar una sustancial mejora que será evidente más allá de profesionales más especializados y ecuanímes.

Nuestra Unidad como un todo y por ende, la Armada, serán el espejo donde estos pequeños logros no solo se reflejarán, se integrarán unos con otros y será entonces, cuando sin darnos cuenta, hayamos elevado nuestros estándares a otros más exigentes y lo mejor de todo será, que nos parecerán normales.

Así lo entendimos en el Cuerpo de Fusileros Navales.

Concluimos en que no bastaba con actualizar nuestras doctrinas fluviales, anfibias o urbanas; no bastaba con exigir cada vez más a nuestros Jefes de Brigada y de Pelotón, en adiestramientos y técnicas más ambiciosas; debíamos también darles la posibilidad de una mayor y real autonomía en la primera línea, incluso de poder atender oportuna y adecuadamente «in situ», las lesiones de nuestros fusileros, mientras nuestros doctores y enfermeros puedan hacerse presentes.

Pensamos al comienzo que, actualizando el currículo del curso para camillero de combate sería suficiente, pero pronto entendimos que se necesitaba mucho más que eso.

Aplicar los primeros auxilios, tal como se enseñan en el ámbito de la Cruz Roja por ejemplo, no resulta ser muy acertado para el entorno de operaciones militares; ya que no en todos los casos vamos a poder evaluar primaria y adecuadamente a una víctima, dado que la situación táctica puede tornarse tan variable e insegura como peligrosa.

El reto fue entonces, adecuar los tradicionales conocimientos de primeros auxilios a nuestras tropas en el desarrollo de diferentes tipos de operaciones militares, en diferentes escenarios y para esto, una de las estrategias fue tomar como referencia, procedimientos sanitarios aplicados en el campo de batalla.

Las Fuerzas Armadas colombianas, en particular el Ejército, se han renovado en técnicas de asistencia primaria en combate, a través de cursos como el TCCC (Tactical Combat Casualty Care), PHTLS (Pre-Hospital Trauma Life Support) Militar, Cursos EMT-T (Emergency Medical Team Tactical) y además, de las experiencias reales en combate, recogidas y estudiadas por profesionales de la medicina militar estadounidense.

Lo mismo ha hecho también la Armada chilena, incorporando cursos como PHTLS para enfermeros, Curso ATLS (Advanced Trauma Life Support) para médicos Oficiales, Curso REMA (Rescate y Evacuación Médica de la Armada) para médicos Oficiales, Enfermeros y Camilleros de Combate, Curso C4 (Cuidado de Heridos en Combate) para médicos Oficiales y Enfermeros.

En definitiva, la fuente (aunque no es la única) mayoritariamente es estadounidense.

El proyecto Tactical Combat Casualty Care (TCCC), fue iniciado por el Mando de Guerra Naval Especial (Naval Special Warfare Command) en 1993 y continuado posteriormente, por el Mando de Operaciones Especiales de Estados Unidos (U.S. Special Operations Command (USSOCOM)).

Este esfuerzo desarrolló un conjunto de protocolos de atención al trauma en combate tácticamente apropiados, que fueron publicados como suplemento del manual de Medicina Militar en 1996.

Las directrices para TCCC, proporcionan a los médicos y sanitarios en combate con estrategias de manejo del trauma, una combinación de buena medicina con buenas tácticas en pequeñas unidades.

Las directrices para TCCC reconocen que la atención al trauma en el entorno táctico, tienen tres objetivos: 1) tratar al herido; 2) prevenir heridos adicionales y 3) completar la misión.

El primer curso de TCCC tuvo lugar en 1996 en la Oficina Médica Subacuática, patrocinado por la Oficina de Medicina y Cirugía Naval (BUMED). Poco después, este entrenamiento fue obligatorio para todos los sanitarios del SEAL. Desde entonces, ha ido ganando gradualmente aceptación en las Fuerzas Armadas estadounidenses - y aliadas; también ha encontrado aceptación en la comunidad médica civil de las fuerzas de seguridad.

La incorporación de las directrices del TCCC en el manual de Soporte Vital al Trauma Prehospitalario (PHTLS), fue un importante avance en el proceso de transición del TCCC. La cuarta edición de este manual, publicado en 1999 contiene, por vez primera, un capítulo de medicina militar, el capítulo 15.

Las recomendaciones contenidas en el manual PHTLS, llevan la aprobación del Comité del Trauma del Colegio Americano de Cirujanos y de la Asociación Nacional de Técnicos en Emergencias. El TCCC es el único conjunto de directrices de atención al trauma en combate, que haya recibido este doble reconocimiento.

La necesidad de una actualización periódica de las directrices del TCCC, fue reconocida en los comienzos. El documento original del TCCC recomendaba que las directrices del TCCC sean actualizadas por un comité del Departamento de Defensa creado a tal efecto (CoTCCC).

La lista de miembros del CoTCCC incluye a personal médico de combate como a otros médicos; está representado por las tres Armas de las Fuerzas Armadas, para asegurarse que las diferencias entre doctrina y experiencia de los departamentos médicos del Ejército, la Armada, y la Fuerza Aérea son contempladas.

Los médicos de combate seleccionados incluyen sanitarios del SEAL de la Armada, sanitarios de la Armada asignados a unida-

des de Marines, médicos Ranger, Sargentos médicos de las Fuerzas Especiales, PJ's (Pararescatadores) de la Fuerza Aérea, aviadores médicos de la Fuerza Aérea, y especialistas en sanidad de los Guardacostas.

Un documento reciente de Mabry y McManus publicado en Medicina de Cuidados Críticos en Estados Unidos, ha reflejado que "El nuevo concepto del Tactical Combat Casualty Care, ha revolucionado el manejo de heridos de combate en el entorno táctico prehospitalario." (Mabry R, McManus JG: Prehospital advances in the management of severe penetrating trauma. 2008)

Por estas razones tomamos como referencia los cursos de TCCC, dictados en las Fuerzas Armadas norteamericanas, para los «lifesavers» o «corpman» versión estadounidense de nuestros camilleros de combate.

El primer cambio que introducimos y que es enteramente nuestro, es el concepto de «Asistencia Primaria en Combate».

Ni más ni menos son los conceptos tradicionales y vigentes de Primeros Auxilios, complementados con conceptos que tienen en cuenta los factores tácticos y de seguridad de la situación militar, que influyen en el modo de brindar a las víctimas, la asistencia prehospitalaria.

Si bien en lo que respecta concretamente a las maniobras de asistencia prehospitalaria, podemos decir que alrededor de un 90 % de las maniobras de primeros auxilios, son iguales a las de asistencia primaria en combate, es necesario diferenciarlos, ya que el entorno en que unas y otras se aplican es muy distinto, por eso decidimos llamarlos de esa manera.

Sólo teniendo en cuenta cómo la variabilidad de la situación militar, afecta el modo en que podemos asistir a un lesionado, podemos entonces establecer mecanismos versátiles, que se puedan adaptar al sinnúmero de condiciones diferentes y al alto grado de incertidumbre, del campo de batalla.

Eso dio lugar a nuestro Procedimiento de Asistencia Primaria en Combate (PAPCO).

El PAPCO, es la metodología de trabajo de nuestros camilleros de combate; en otras palabras, es la herramienta versátil de la que hablábamos, que les permite asistir a las bajas, cualquiera sea su condición sanitaria y la situación táctica que impere.

No fueron pocos los obstáculos a sortear, por ejemplo: en cualquiera de los cursos mencionados como referencia (PHTLS, ATLS, EMT-T y TCCC), hay un denominador común; el empleo de técnicas invasivas de asistencia, tales como la colocación de vías para suministro de sueros y otros fluidos, colocación de sondas orotraqueales o nasofaríngeas, y suministro de antibióticos de campaña, reanimación con fluidos, aplicación de analgesia en combate (IV vs. Morfina IM), por mencionar algunas. Este fue el primer gran escollo con el que tuvimos que lidiar.

No hemos encontrado en nuestro país, leyes que regulen qué maniobra invasiva se puede realizar y cuál no, por parte del personal sanitario excepto, la utilización de la jurisprudencia de leyes argentinas (solamente para el/la profesional médico/a) en maniobras invasivas y otros aspectos.

Para el resto del equipo médico, es decir un paramédico, un licenciado/a en enfermería, un enfermero/a y hasta un simple operador de primeros auxilios, no encontramos registro alguno de leyes, que regulen hasta dónde puede actuar (sanitariamente hablando), sin dejar de estar protegido legalmente.

Lo que sí está claro (de la parte legal), es que estas maniobras sólo las pueden practicar los médicos y/o enfermeros/as habilitados/as; ya que en nuestro país por el momento no existen leyes que regulen claramente el ámbito de actuación de enfermeros, médicos y demás.

Entonces, ¿qué opciones tenemos para sustituir esas maniobras invasivas? ¡¡Vol-vamos a lo esencial!!

En primer lugar definimos el concepto de asistencia primaria en combate como “*La atención inmediata y temporal, que presta el camillero de combate al traumatizado, antes y hasta la llegada del enfermero o médico*».

Entonces, teniendo en cuenta las limitaciones legales de nuestro país recién mencionadas y el concepto y alcance de la asistencia primaria en combate, sólo debíamos sustituir las maniobras invasivas por otras no invasivas, de relevancia vital para la sobrevida de la/s baja/s.

Por ejemplo, para el tratamiento de la vía aérea no podemos aplicar sondas nasofaríngeas u orotraqueales (si podríamos usar dispositivos como el combitubo, pero ese es un tema a tratar en otra oportunidad), ni tampoco realizar un acceso venoso; por lo que nuestros camilleros de combate, se ocuparán de que la vía aérea esté permeable con maniobras básicas (maniobras manuales sin uso de elementos especializados), controlarán periódicamente los signos vitales, se aplicará la respiración de salvamento si es necesario y se activará la evacuación médica lo antes posible, entre otros cuidados que podremos también brindar.

Claro, tenemos un espectro limitado de maniobras de salvamento y como consecuencia de ello, las probabilidades de sobrevida de nuestras bajas frente a traumatismos graves, será menor en comparación a las posibilidades que ofrece el personal capacitado en cursos como PHTLS, TCCC, EMT-T, etc.

Escenarios reales como las áreas de misión de paz de Naciones Unidas, donde se han desplegado y aún permanecen, tropas de nuestras Fuerzas Armadas, llevan al límite las capacidades de nuestro personal.

El esquema sanitario de una compañía de aproximadamente 180 tripulantes, está conformado generalmente por tres médicos y seis enfermeros; en una situación de emergencia real este esquema sanitario colapsa inmediatamente, pues tendríamos un médico para atender a 60 tripulantes con sólo dos enfermeros; ¿qué pasaría con las subunidades que por razones de seguridad (defensa, ataque, envolvimiento), deban ser desplegadas fuera de las instalaciones de la base?, ¿quién les brindaría cobertura sanitaria?; no olvidemos que las hemorragias y problemas de la vía aérea, deben ser tratados cuanto antes y a veces 300 m, pueden ser una eternidad. Sin duda alguna en numerosos casos, hemos corrido con mucha suerte, no así en otros...

Pero como ya dije, no miremos solamente la parte vacía del vaso y sí llenémoslo, centímetro a centímetro.

Antes dependíamos de tener cerca al enfermero o médico. Hoy en día contamos con un curso de capacitación que permite a nuestro personal subalterno, asistir primariamente una gama para nada estrecha, de lesiones «in situ»; eso nos dará mayor autonomía y la posibilidad de flexibilizar las operaciones, atendiendo en tiempo real eventuales lesiones leves, complejas y hasta graves; es más, nos posicionará de tal manera que podremos compararnos con fuerzas del primer mundo, como la USMC, o el USARMY, SWAT, FBI, Fuerzas Especiales, incluso de la OTAN entre otras que también, han decidido incorporar estas particulares técnicas de atención prehospitalaria.

En esta instancia podríamos llegar incluso a dotar orgánicamente a cada Escuadra de fusileros, con un camillero de combate, capaz de brindar una limitada pero muy adecuada y oportuna asistencia prehospitalaria; cosa que hasta el momen-

to no poseemos. Aunque lo ideal sería tener la mayoría del personal entrenado en estas técnicas.

Las limitaciones técnicas de nuestros futuros camilleros de combate ya mencionadas, hacen que los planes de evacuación adquieran mayor relevancia y eso nos hizo rever, los procedimientos de MEDEVAC/ CASEVAC que hemos estado utilizando.

En este sentido estamos estudiando la posibilidad de incorporar algunas mejoras, como por ejemplo incluir tanto los conceptos de evacuaciones médicas como sus procedimientos, en nuestra doctrina de empleo táctico de las fuerzas en el terreno.

Conjuntamente con los pilotos navales, estamos revisando los conceptos de evacuaciones médicas.

Sin duda alguna es un hito importante ya que, por un lado se pueden llegar a optimizar los tiempos de respuesta y por otro, nos aseguraremos de hacerle llegar al médico de abordaje, información más correcta y precisa, para que pueda tomar mejores decisiones y sobre todo, que repercuta en una notoria mejor sobrevivencia de la víctima.

Antes de finalizar, queda mencionar un pequeño detalle, que no por pequeño es menos importante.

Hasta ahora hemos desarrollado el concepto de asistencia primaria en combate, exclusivamente en el marco de actividades del Cuerpo de Fusileros Navales, eso se ha debido a que el trabajo ha comenzado aquí pero, pensar que una herramienta tan versátil como el PAPCO, deba circunscribirse a un solo tipo de Unidad militar, es un gran desperdicio. Nuestra Flota podrá verse beneficiada por el empleo de esta herramienta, el reto por delante es trabajar para adaptarla a la vida de abordaje, algo que a nuestros marinos militares no incomoda...



USS “ARTIGAS” (Un transporte de NOTS)

Capitán de Navío (R) Patrick ROTH
Armada de los Estados Unidos de América

Patrick H. Roth. Capitán de Navío (R), Armada de EEUU. Fue Director del US Naval Historical Centre. Miembro Correspondiente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.

El USS Artigas fue originalmente el Wiegand, vapor a hélice y casco de acero construido en 1911 en Bremen, Alemania, por Bremer Vulkan Vegesack, y operado entre el año 1912 y el inicio de la Primera Guerra Mundial por Roland Linie Aktiengesellschaft de Bremen, Alemania. Después del inicio de las hostilidades, el gobierno uruguayo aparentemente lo requisó y rebautizó la nave como Artigas.

Cuando Estados Unidos expandió su flota mercante durante la Primera Guerra Mundial para cumplir con las demandas adicionales que se le impusieron, el país entró en contacto con varios gobiernos extranjeros para adquirir naves. Consecuentemente, el United States Shipping Board arrendó el Artigas al gobierno de Montevideo, Uruguay, durante el verano de 1918, y entregó la nave a la Armada para su empleo por el Naval Overseas Transportation Service (NOTS).

El USS Artigas fue comisionado el 18 de junio de 1918 en Montevideo, bajo el comando del Capitán de Corbeta John A. Monroe, y permaneció en ese puerto hasta el 1º de agosto, la mayor parte del tiempo en reparación de las máquinas (dañadas por la tripulación alemana para evitar su posible empleo por los Aliados y las Potencias Asociadas).⁽¹⁾ Zarpó hacia Buenos Aires el 1º de agosto, arribando al día siguiente,

donde condujo reparaciones adicionales a la maquinaria que duraron hasta la primavera de 1918.

Después de zarpar a Montevideo el 20 de noviembre, el Artigas tocó Río de Janeiro (25-16 de noviembre) y Bahía (30 de noviembre) antes de proceder independientemente a Barbados, Indias Occidentales Británicas, donde desembarcó pasajeros el 9 de diciembre. De allí zarpó hacia las Islas Vírgenes y se detuvo en St Thomas el 11 de diciembre, antes de largar al día siguiente para completar la última pierna de su viaje a EEUU. La nave entró a la ciudad de New York en la tarde del 19 de diciembre.

Este resultó ser el único viaje del Artigas bajo la égida de NOTS, porque la Armada lo desafectó del servicio el 4 de enero de 1919 en New York, y lo devolvió a los representantes del United States Shipping Board ese mismo día.

El Artigas retuvo su nombre durante los períodos de operación del gobierno uruguayo, del Shipping Board y finalmente de la Tramp Shipping Development Co. Ltd. de Londres, Inglaterra. En algún momento entre 1927 y 1928, la nave fue adquirida por E. G. Culucundis y S. C. Costomeni, y navegó con bandera griega como Elias G. Culucundis, matriculado en Syra, Grecia. Cambió de manos en 1930,

a la Atlanticos Steamship Co. Ltd., pero retuvo su nombre griego, hasta ser rebautizado Argentina en 1933. Entonces operó bajo la égida de la Tramp Shipping Development Co. (para entonces, una empresa griega), hasta 1934, cuando su nombre desapareció de los registros de buques mercantes.

NOTA

(1) La presente información fue obtenida de “Navy Librarys Dictionary of American Naval Fighting Ships”. El cañón de seis pulgadas que portaba fue retirado del USS Pittsburgh, que operara en el Atlántico Sur durante la Primera Guerra Mundial. El cañón fue transferido durante una de las tantas visitas del Pittsburgh a Montevideo.



COINCIDENCIAS DE LA HISTORIA NAVAL

Dr. Prof. Raúl PRADERI

Presidente de la Academia Nacional de Medicina
Pintor marinista. Historiador.

Las dos guerras mundiales del siglo pasado se sucedieron en poco más de 20 años (1919-39). La segunda en parte fue consecuencia del Tratado de Versalles, pero además de esa continuidad se dieron algunas coincidencias interesantes de las cuales destacaremos tres.

GRAF SPEE

En nuestro artículo de P&T sobre el Graf Spee, publicado en abril 2004, ya señalamos que la flota alemana de Lejado Oriente al mando del Conde (Graf) Spee en 1914 cayó en la trampa de las Malvinas y fue destruida.

Veinticinco años después, un acorazado de bolsillo alemán del mismo nombre cayó en la trampa de Montevideo y fue hundido por la propia tripulación. Ambos hechos sucedieron en el mes de diciembre y en aguas cercanas a nuestro país en el Atlántico Sur.

En la primera guerra, los británicos, habían inventado un nuevo tipo de barco capital: los cruceros de batalla, más veloces con poderosa artillería pero poco blindaje.

Estos buques fueron estrenados en la batalla de las Malvinas, eran: el “Invincible” y el “Inflexible”, hundiendo a los cruceros acorazados alemanes de Von Spee.

Como ya explicamos en esa nota, nuestro país permitió en la primera guerra retransmitir por la radio del Cerrito los mensajes del Almirantazgo Británico, en clave, dirigidos a los cruceros ingleses.

En la segunda guerra la prensa uruguaya y argentina, facilitó el “bluff” de la inteligencia británica, amenazando con la llegada inmediata de poderosos barcos capitales que superarían la potencia del acorazado de bolsillo... Además el Agregado Naval británico en la Argentina, reservó combustible para dos grandes barcos que vendrían al Río de la Plata: el “Ark Royal” y el “Repulse”, haciendo trascender esta noticia a la prensa argentina.

Como consecuencia, los alemanes resolvieron no combatir y hundir su barco.

EL “INVINCIBLE” Y EL “HOOD”

En la batalla de Jutlandia que se desarrolló frente a Dinamarca (llamada de Skagerrak por los alemanes), en mayo de 1916, los ingleses perdieron tres cruceros de batalla, que volaron por los aires debido a un defecto en el blindaje de las torres y los ascensores de municiones. Ellos fueron: el “Indefatigable”, el “Queen Mary” y el citado “Invincible”.

El Contralmirante Hood, que mandaba la tercera flota de cruceros de batalla, murió en combate, como casi todos los tripulantes de estos barcos.

Pero los ingleses en la primera guerra, siguieron cometiendo el error de construir cruceros de batalla con los mismos defectos: el “Repulse” y el “Renown” y después de ella, el “Hood” de 42.000 toneladas que fue el barco más grande del mundo en el período entre guerras. Como es sabido, este buque fue hundido de un cañonazo por el

“Bismarck” en mayo de 1941 en la Segunda Guerra Mundial.

Para ironía del destino, de igual forma que el “Invencible” en Jutlandia, cuando murió el Almirante Hood.

EL “EMDEM” Y EL “SYDNEY”

En la Primera Guerra Mundial el Almirante Graf Spee, cruzó el Océano Pacífico, se desprendió de su flota un crucero liviano (leichtkreuzer), el “Emdem” que se dirigió al Océano Índico. Allí hizo una fructífera campaña de corso contra los ingleses que estaban desprevenidos. Capuró y hundió 23 barcos mercantes y bombardeó los depósitos de combustibles de Madras, provocando un desbande en las rutas marítimas, cierre de puertos y atrasos de los convoys de tropas.

Luego se dirigió a la isla Keeling (Cocos), situada al Sur del Ecuador y del archipiélago De la Sonda (actual Indonesia), donde el Capitán Karl Von Müller, desembarcó parte de la tripulación, para cortar el cable telegráfico que une Ceylon con Australia; porque allí había una estación de telégrafo en tierra.

Fueron sorprendidos por el crucero australiano “Sydney”, que acribilló al “Emdem”. Este terminó encallado en unos arrecifes, lo que permitió salvar a su tripulación.

La partida de desembarco se escapó en la goleta “Ayesha” que estaba fondeada del otro lado de la isla, que es muy angosta. Comandados por el Teniente Von Mücke, atravesaron a vela el Índico eludiendo a los británicos, y llegaron a Arabia, la que cruzaron en el novelesco viaje, luchando con los árabes que instigados por Lawrence se habían sublevado contra los turcos. Viajaban en caravana con camellos, pero llevaban tres ametralladoras. Se formaban en

cuadro cuando eran atacados, así consiguieron llegar a Estambul, y de allí a Alemania. No olvidemos que el imperio Otomano era aliado de los germanos.

Estas aventuras están relatadas en dos magníficos libros que llevan los nombres de los barcos: “Emdem” y “Ayesha”. Además un Oficial de presas del “Emdem”, llamado Lautenbach, que estaba al mando de un buque británico capturado, fue sorprendido por un crucero inglés, escribió un ameno libro de aventuras que lleva su nombre, en el cual relata la peripecias, durante su cautiverio y huida de la prisión británica de Singapur.

El problema del Oficial alemán, fue que por ser muy corpulento no pudo escapar por el túnel y lo hizo de otra manera, que el lector tendrá que averiguar; pues su libro es muy difícil de conseguir.

En una hermosa plaza de Sydney, hay un monumento a la batalla de la Isla de Cocos, en el cual se conserva un cañón del “Emdem”.

GRAN BRETAÑA LUCHANDO SOLA

En la segunda guerra ya hemos señalado que los Nazis armaron buques mercantes como corsarios en 1940 y 1941.

Es importante tener en cuenta que esos años fueron muy duros para los británicos que quedaron solos luchando contra Alemania después de la caída de Noruega y la capitulación francesa en junio de 1940.

Aunque los norteamericanos ocuparon Groenlandia y establecieron bases aéreas en Islandia, que eran posesiones danesas, fue muy difícil para la flota inglesa controlar todos los mares hasta diciembre de 1941. En esa época entró Japón en guerra con USA, lo cual fue aún peor, pues el Imperio nipón tenía una poderosa flota que entró triunfante al Océano Índico, después de capturar la base británica de Singapur.

Los alemanes en este período enviaron corsarios y submarinos al Pacífico y al Índico tal como habían hecho en la primera guerra.

EL “KORMORAN”

Este barco, que fue seleccionado para convertir en corsario era parecido al “Thor”, al cual nos referimos en el artículo anterior en P&T 4: 40 - julio 2004, pero desplazaba 3.000 toneladas más. Ambos eran rápidos (18 nudos) y casi nuevos.

Fueron construidos en 1938: el “Kormoran” en los astilleros Krupp (Germania Wesft) de Kiel y el “Thor” en Deutsche Werff de Hamburgo a donde fueron convertidos en 1940. El primero pertenecía a la Hapag (Hamburg Amerika Linie) y su nombre original era “Steiermark”, desplazaba 19.000 toneladas.

Fue artillado con 6 cañones de 6 pulgadas, que los alemanes retiraron de sus viejos acorazados “Predreadought” de la primera guerra: “Schlesien” y “Schleswig Holstein”, además artillería menor y antiaérea. También llevaba tubos lanzatorpedos. Cuatro sobre cubierta, dos por banda y dos tubos simples bajo el agua como los submarinos. Recordemos que los torpedos alemanes eran excelentes.

El “Kormoran” llevaba una lancha a motor para posar minas sumergibles y dos aviones Arado 196 con flotadores similares al del Graf Spee, también 360 minas eléctricas de contacto con cuernos de vidrio.

Aunque era un barco mercante, estaba muy bien armado y era muy peligroso.

EL CRUCERO DEL “KORMORAN”

El “Kormoran” salió de Gdynia (Gotenhafen), puerto polaco situado cerca de Dantzig en el Báltico, el 3 de diciembre

de 1940. En pleno invierno navegó hacia el Norte cerca de la costa Noruega y luego viró hacia el Sur por el estrecho de Dinamarca (entre Groenlandia e Islandia).

Como ya señalamos en la nota anterior, el “Scheer” y el “Hipper” estaban en el Atlántico, igual que el “Thor” y el “Pinguin”. en enero salieron el “Scharnhorst” y el “Gneisenau”.

Recién el 6 de enero, hundió un barco inglés con carbón de Cardiff para los ferrocarriles argentinos. En la primera guerra, ningún corsario hubiera perdido la oportunidad de capturarlo por su carga imprescindible, pero en la segunda todos los barcos de guerra consumían petróleo. La siguiente víctima fue el petrolero en lastre con rumbo al Caribe, el “British Union”, que cañoneó de noche. Un crucero auxiliar británico el “Arawa” vio los fogonazos y acudió al lugar. Pero el corsario, luego de rescatar a los sobrevivientes, navegó hacia el sur y se perdió. Pasó luego el Ecuador y hundió al “Africa Star”, cargado con 6.300 toneladas de carne argentina. Esa misma noche, hundió al “Eurilochus” que venía de Europa con aviones desarmados para las fuerzas británicas, en Egipto.

A mediados de febrero, se encontró con el petrolero “Nordmark” que estaba con el “Duquesa”, al que había capturado el “Von Scheer” cargado de carne y huevos, que conservaron intactos los corsarios hasta la Navidad. El Capitán Detmers transfirió 170 prisioneros al petrolero y luego trató de fondear minas frente a los puertos de la costa Occidental de África; lo que no pudo hacer por la mar gruesa, aunque tenía una lancha auxiliar que transportaba 4 de esos ingenios.

Las minas magnéticas que habían usado con éxito en la primera guerra, constituían un peligro para el propio barco; como veremos enseguida. Por eso los corsarios

trataban de desembarazarse de ellas, ubicándolas de noche en lugares con mucho tráfico marítimo.

EL “PINGUIN” EN EL ÍNDICO

Otro corsario que navegaba en esa época por el Océano Índico, el “Pinguin”, había capturado un petrolero noruego, el “Storstadt” con 12.000 toneladas de petróleo al que transfirió 100 minas submarinas, transformándolo en una bomba flotante y lo tripuló con una dotación de presa.

El Capitán Krüder razonó por el absurdo: ¿a quién se le podía ocurrir que un petrolero transportara fuel oil y minas explosivas?

El petrolero fue bautizado “Passat” que era el nombre de la famosa barca de la línea P de la casa Laeitz de Hamburgo, que conocí cuando vino a Montevideo, después de la guerra.

Ambos buques, por separado, fondearon campos de minas en la costa Este de Australia frente a Sydney y Newcastle, en el estrecho de Bass (entre Australia y Tasmania) y frente a Adelaide al Sur en el Golfo de Spenser.

Se hundieron en esos campos de minas, 8 buques británicos casi simultáneamente, sin dar tiempo de dragar a los australianos.

Luego el “Pinguin” junto con el “Passat” cruzó el Océano Índico hacia el Oeste hundiendo cuatro barcos más y llegó al Atlántico.

Después navegó hacia el Sur para buscar la flota ballenera Noruega y se unió con otros corsarios como hemos relatado en al nota de P&T de julio. Luego envió al “Passat” con 405 prisioneros a Francia, que se libraron así de los peligros de acechaban al corsario. Piense el lector lo terrible que debe ser estar encerrado en un corsario enemigo, que combate en inferioridad

de condiciones, con un buque amigo más poderoso que lo cañonea.

Aprovisionado, con combustible y un nuevo avión que le había traído el barco nodriza “Alterstar”, se dirigió hacia las desiertas islas Kerguelen en el Océano Índico, donde ancló durante 13 días para limpiar fondos con sus buzos.

Hundió después dos cargueros británicos más y el 7 de mayo en la madrugada, cerca del cuerno de África hechó a pique al petrolero “British Emperor”, que lanzó un aviso por radio. Este fue captado por el crucero británico “Cornwall” que detectó al corsario con el radar y catapultó un avión que sobrevoló al “Pinguin”, que se había disfrazado de “Tamerlane” (un barco noruego muy parecido), utilizando su nombre, para pedir auxilio como si fuera un barco inglés. El disfraz estaba perfecto, pero a los aviadores les llamó la atención, la indiferencia de los tripulantes que veían en cubierta, al no saludar ni hacer señas. Cuando se cruzan barcos en el medio del océano es normal despertar la curiosidad de sus tripulantes. Pero mucho más extraño era ver un avión con flotadores, que solo podía pertenecer a un crucero. Evidentemente, ocurría algo extraño, cuya única explicación podía ser que se trataba de un barco enemigo. El “Cornwall” se acercó rápidamente y con una salva de 4 cañonazos hizo volar el depósito de 130 minas almacenadas; solo se salvaron 22 prisioneros ingleses e hindúes y 60 alemanes.

El crucero pesado que había atacado era de la clase “Country” de 10.000 toneladas con tres chimeneas.

Estos barcos tenían 4 torres dobles con cañones de 8 pulgadas, eran alterosos y caminaban muy bien con mar gruesa, como lo había demostrado el “Cumberland”, cuando vino en un día a 30 nudos, desde las Malvinas a Montevideo después de la batalla de Punta del Este.

EL COMBATE FINAL DEL “KORMORAN” CON EL NUEVO “SYDNEY”

Veintisiete años y un día después del combate de la Isla de Cocos, entre el viejo crucero “Sydney” y el “Emdem”, navegaba el “Kormoran” por el Índico, disfrazado como el buque holandés “Straat Malakka”.

Holanda había caído, pero en Indonesia había mucho movimiento de carga y se habían refugiado numerosos buques de esa bandera.

Al atardecer del 19 de noviembre de 1941, fue avistado el W de Australia por el crucero liviano australiano “H.M.A.S. Sydney”. Este tenía cuatro torres dobles con cañones de 6 pulgadas igual que el “H.M.S. Ajax” y el “H.M.N.Z. S. Achilles” que habían combatido con el “Graf Spee” en Montevideo.

El “Sydney” cometió el error de aproximarse hasta una milla de distancia al corsario para identificarlo. El Capitán Detmers con gran rapidez dio la orden de ataque, cambió de pabellón, lanzó un torpedo y disparó con sus cañones de banda de estribor, infligiéndole serios daños y graves incendios de proa a popa.

El “Kormoran” recibió solo dos impactos pero uno de ellos cortó el cable de unión del generador a los motores.

El crucero británico desapareció por el Sur y los barcos se separaron. A medianoche, se dejó de ver el fuego de sus incendios, y como ninguno de sus tripulantes sobrevivió nunca se supo detalles del combate.

Fue la venganza del “Emdem” y la tercera coincidencia que queremos destacar:

Los sobrevivientes del “Kormoran” se salvaron en botes y balsas, pues debieron abandonar el barco que terminaron de hundir con cargas; murieron 76 hombres. Los

alemanes fueron recogidos por varios barcos: “Trocas”, “Koolinda”, “Aquitania” y el dragaminas australiano “Yandra”.

También fueron llegando botes y balsas a las costas australianas con 100 tripulantes, entre ellos el Capitán Detmers cuyo relato objetivo fue muy importante para el Almirantazgo. Este advirtió a la flota del peligro de acercarse a buques sospechosos. Tres días después otro crucero británico de la misma clase, el “Devonshire” hundió al “Atlantis” cañoneándolo fuera de su alcance, en el Atlántico del NE de Ascensión.

El buque alemán estaba repostando al submarino U-126 cuyo capitán aprovechaba para darse un buen baño en el camarote de Rogge, porque los submarinos no son muy cómodos para hacerlo. El segundo tomó el mando y se sumergió rápidamente pero no pudo torpedear al crucero británico.

El “Atlantis” llevaba 20 meses navegando al mando del Capitán Bernhard Rogge. Hundió 22 barcos con un total de 146.000 toneladas. Dio al vuelta al mundo efectuando el crucero más largo sin escalas de la historia náutica.

En el naufragio perdió solo 8 hombres y la tripulación fue recogida por el buque nodriza “Python” que a su vez fue hundido por otro crucero británico de la misma clase, el “Dorsetshire” que había rematado al “Bismark”. La tripulación fue rescatada por el fiel U-126, que remolcó los botes salvavidas y las balsas al principio, luego otros submarinos alemanes e italianos los embarcaron y hacinados pero seguros, volvieron a su país, en un incómodo viaje, llegando a tiempo para la Navidad de 1941.

DOS ANTIGUAS TRADICIONES NAVALES

Cuando un submarino hundía muchos barcos y volvía a puerto el capitán hacía

colocar una escoba con el mango hacia abajo en la torreta.

Eso significaba que **había barrido el mar**.

Al retornar de un crucero muy prolongado, se izaba un largo gallardete en el tope, con un pie de longitud por cada día de navegación.

En la primera guerra, el “Wolf” se dio ese lujo al entrar al puerto de Kiel el 24 de febrero de 1918 con su avión el “Wolfchen” (lobezno), sobrevolándolo. Pues había efectuado el **viaje sin escalas más largo en la historia de la navegación**.

En la Segunda Guerra Mundial fue superado por el “Atlantis”, pero el Capitán Bernhard Rogge no pudo hacerlo porque su barco fue hundido, pero consiguió volver a su país con toda la tripulación. Fue designado Contralmirante en 1943 y des-

pués de la caída del III Reich fue ascendido en 1945 a Vicealmirante de la nueva República Federal Alemana.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

La bibliografía del artículo sobre el “Thor” es válida para esta nota.

Agregamos dos fichas alemanas y una española.

- Brenecke, J. “Gespensterkreuzer HK 33 (Hilfskreuzer Pinguin)”. Deutscher Seeverlag, Hamm 1953.

- Detmers, T. “Kormaran. Der Hilfskreuzer, der die Sydney versenkte”. Koehler, Biberach, 1959.

- Witschetsky, F. *El navío negro*. Joaquín Gil, Barcelona, 1923.

En esa misma colección se publicaron las traducciones de los libros sobre el “Emdem”, el “Ayesha” y Lautembach.



LEVA Y DESERCIONES DE MARINEROS EXTRANJEROS EN LOS ORÍGENES DE LA ARMADA NACIONAL (1830-1841)

Dr. Oscar ABADIE-AICARDI

Abogado. Historiador. Geopolítico. Miembro de Número fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.

I. EL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL TABLERO GEOPOLÍTICO BRITÁNICO

“Es Montevideo casi único en el Río de la Plata, llave de las inmensas provincias de estos dominios.” (Juan Francisco de Aguirre, “Diario”, 1796)

“Arroje cualquiera el más rápido vistazo sobre el mapa y verá que... cualquier poder adueñado de la Banda Oriental y de Montevideo puede, cuando así lo quiera, cerrar o abrir a los otros el Río de la Plata.” (Lord Ponsomby al Vizconde de Inhambupé, Río de Janeiro, 4 de Junio de 1826).⁽¹⁾

1. El puerto de Montevideo y el tránsito aduanero regional

Al tiempo de tornarse Estado independiente como consecuencia de la presión irresistible de la diplomacia británica, el Uruguay ofrecía un cuadro en extremo precario y limitado. Tenía apenas unos 74.000 habitantes, su territorio sin deslindar arrasado por casi veinte años de guerras civiles, escasos centros poblados y establecimientos educativos y una población rural sin hábitos ni capacitación y disciplinas de trabajo, en parte seminómada y que incluía

indígenas en estado semi-salvaje. En cuanto a su producción, consistía casi exclusivamente en “cueros de caballo y vacuno [y] lanas de mediocre calidad... únicos productos que atraen aquí al comercio extranjero”, al decir del Cónsul de Francia Raymond Baradère.⁽²⁾ A ello cabe agregar el *charqui* o tasajo, que se exportaba al Brasil, Cuba, Puerto Rico y los Estados Unidos, para el consumo de los esclavos. La agricultura y la industria eran casi insignificantes. Las rentas aduaneras constituían lo esencial de los ingresos fiscales.

Ahora bien, el país dominaba el acceso de las rutas fluviales al interior de la cuenca del Plata y Montevideo constituía el mejor puerto de la región y era evidente que rivalizarían con Buenos Aires como emporio monopolizador del comercio de ella. La diplomacia británica fue la primera en captar, en todo su alcance geopolítico, la importancia de su posición geográfica desde los puntos de vista económico y comercial. A comienzos de 1825, cuando el país era aún la Provincia Cisplatina, John Hall, un comerciante inglés residente en Montevideo y buen conocedor de la región, manifestó al recién llegado primer Cónsul británico Thomas Samuel Hood que

“...mientras la producción sea solo de cueros y carne y los únicos consumidores de las importaciones la pequeña población de esta Provincia... y de las mi-

siones, abastecidas por el [río] Uruguay, el comercio de este puerto no puede adquirir mayor importancia. El gran instrumento será... una política sabia y liberal que lo convierta en un depósito, por estar tan admirablemente situado por la naturaleza.”⁽³⁾

El Cónsul percibió cabalmente que el efecto de la política aduanera sugerida sería transformar a Montevideo en lo que el historiador inglés, Peter Winn, describe como “el emporio comercial de la cuenca del Plata y el centro para la expansión del comercio británico que abriría nuevos mercados para la manufacturas inglesas.”⁽⁴⁾ Fue por su consejo que dicha política “sabia y liberal” fue implantada por el gobierno uruguayo por la primera Ley de Aduanas del país del 15 de junio de 1829, que consagró de modo amplio la operación de tránsito aduanero, “para los puertos extranjeros del Uruguay y Paraná”, centrada en el de Montevideo e instrumentada por los clásicos mecanismos aduaneros del trasbordo, depósito y ulterior reembarco. Estas medidas afectaban, naturalmente, los intereses del puerto de Buenos Aires, con el que el de Montevideo había mantenido durante el período virreinal una crónica rivalidad, que solía zanjar la Corona española. La ausencia de ese poder arbitrador, unida a las luchas de facciones advenidas con la independencia, vino a construir un factor de grave irritación de las relaciones entre los dos países rioplatenses, arrastrados por los intereses particulares en pugna de las oligarquías mercantiles de sus respectivas capitales-puertos.⁽⁵⁾

2. Frustrada tentativa francesa de predominio en el Plata (1838-1840)

“...hemos obtenido de su administración [la del General Rivera] todo lo que podíamos obtener: autorización

para la venta de presas, armarnos y avituallarnos en Montevideo; el reglamento del 23 de abril [de 1839] sobre la navegación de cabotaje y, en fin, la sanción y ratificación de nuestra Convención de Comercio.”⁽⁶⁾

A esos motivos internos de perturbación de la paz en el Plata se sumó otro, de carácter internacional, generado por la rivalidad entre Francia e Inglaterra, trasladada a tierras americanas.

En efecto, la “Monarquía de Julio” francesa del rey Luis Felipe —uno de cuyos primeros actos internacionales había sido, en diciembre de 1830, el reconocimiento de la independencia hispanoamericana, rompiendo así con los compromisos legitimistas de los Borbones—, inició hacia 1838 una nueva relación con estos Estados. Ella consistía en una diplomacia de presiones y avallasamiento destinada a disputar a Inglaterra las posiciones mercantiles y el fuero especial para sus súbditos residentes logrados por esta última en la década anterior con la firma de tratados de amistad, comercio y navegación con las Provincias Unidas del Río de la Plata (25 de febrero de 1825), la Gran Colombia (18 de abril de 1825) y México (26 de diciembre de 1826). Se valió Francia para ello de reclamos perentorios a favor de súbditos residentes. Como el gobierno de Juan Manuel de Rosas no aceptó negociar bajo el redoblar del tambor, la flota del Almirante Leblanc bloqueó, el 28 de marzo de 1838, el puerto de Buenos Aires y los demás de la Confederación Argentina. Por idénticas razones, el 27 de noviembre del mismo año el Almirante Baudin atacó el puerto mexicano de Veracruz y prácticamente arrasó su fortaleza de San Juan de Ulúa.

Para hacer efectivo el bloqueo, los franceses necesitaban un puerto en el cual juzgar y vender las presas que hicieren, por lo que

pidieron autorización al gobierno uruguayo para hacerlo en el de Montevideo. Ante la negativa del Presidente, el General Manuel Oribe, el Almirante Leblanc, ya unido a los insurgentes Unitarios argentinos, se coaligó con el insurgente uruguayo General Fructuoso Rivera, y se apoderó de la isla Martín García, llave de la navegación por el Río de la Plata y sus afluentes Paraná y el Uruguay (11 de octubre de 1838). Sitiado por tierra en Montevideo por Rivera y bloqueado de facto desde el río por los franceses, Oribe debió dimitir catorce días más tarde y pasar a Buenos Aires, franqueando la entrada de Rivera a la capital. El puerto de Montevideo quedó entonces en manos de la Marina francesa.⁽⁷⁾

En pocos meses, entre marzo y diciembre de 1839, los franceses consolidaron sus posiciones en el Uruguay. El 11 de marzo, forzado por ellos, Rivera declaró por un bando “el estado de perfecta guerra contra el gobierno actual de Buenos Aires y con todos los que lo sostengan”. El 23 de abril, el Ministro de Relaciones Exteriores Dr. José Longinos Ellauri Fernández (1789-1867) suscribió con el Cónsul Baradère un Convenio sobre buques de cabotaje. Por él se creó un regimiento de todos los destinados a la navegación de Plata, el Uruguay y el Paraná (art.1); los cargadores debían presentar al Consulado de Francia para su visación los manifiestos de carga y depositar una fianza por el valor de esta (4°), para cuya recuperación, los buques despachados para puertos sobre el Uruguay debían presentar a su regreso a Montevideo, en la Aduana y el Consulado, una tornaguía dada por la autoridad de esos puertos (16°). Además, se prohibía seguir otra ruta que no fuera el Canal del Norte, controlado por Martín García, siendo legal la captura de los barcos que lo hicieron por el del Sur (13°).⁽⁸⁾

La intromisión francesa en los ríos regionales creaba las condiciones para interfe-

rir el comercio de tránsito de las mercancías inglesas. Desde un principio los diplomáticos británicos habían visto el bloqueo como un pretexto para perturbar el comercio de su país en la región. Hood, en particular, afirmaba que el propósito de Francia en el Plata era obtener concesiones comerciales exclusivas y así “destruir el actual comercio predominantemente británico”.⁽⁹⁾ El 26 de setiembre de 1839, para hacer ver al Palmerston “cuan completa ha sido la paralización del comercio británico”, le adjuntó el texto de un

“...decreto arrancado a este gobierno por el Almirate francés [que] prohíbe la re-exportación o retorno no de cualquier mercancía extranjera [que es] severamente cruel, considerando que existen 5.000.000 [de libras] en valor solo de mercancías inglesas no vendidas, en los almacenes aduaneros de esta ciudad, muchas de las cuales podrían, si se lo permitiera, ser enviadas a Río de Janeiro o Valparaíso, dando así alivio a los manufactureros de nuestro país [pues] una flota de buques mercantes... están paralizados por esta temeraria intervención francesa en el puerto.”⁽¹⁰⁾

Por último, el 7 de diciembre del mismo año 1839 fue ratificado en Montevideo el Convenio Preliminar de Amistad, Comercio y Navegación, firmado en la misma ciudad el 8 de abril de 1836, que acordaba a ambas partes el trato de nación más favorecida de agentes diplomáticos y consulares, personas, buques y mercancías, y autorizaba a los cónsules a exigir el arresto y conducción a bordo de los marineros desertores.⁽¹¹⁾ Francia obtuvo así con el Uruguay el tratado de comercio que Inglaterra aún no tenía.

Con todos estos logros, bien pudo decir Baradère el 15 de julio de 1839 a su Ministro de Exteriores Mariscal Nicolás Soult, Duque de Dalmacia (1769-1851):

“...hemos obtenido de su administración [la de Rivera] todo lo que podíamos obtener: autorización para la venta de las presas, armarnos y avituallarnos en Montevideo, el reglamento del 23 de abril sobre la navegación de cabotaje y, en fin, la sanción y ratificación de nuestra convención de comercio.”⁽¹²⁾

La conducta francesa suscitó desde el inicio la radical oposición del gobierno de Londres, como que el bloqueo afectaba a Inglaterra más que nadie, dados sus cuantiosos intereses y su posición privilegiada en América. Mas, aunque presionada por los intereses mercantiles, poco podía hacer, pues no podía desconocer a su socio en la ambigua alianza el derecho a adoptar medidas de fuerza que ella utilizaba por cierto más que a menudo. Palmerston permaneció por ello silencioso, en la clásica tesitura de “wait and see”. No obstante, oportunamente hizo saber al Conde Molé, Presidente del Consejo y Ministro de Exteriores francés (15 abril 1837 - 2 de febrero 1839), que el bloqueo era perjudicial para el comercio británico.⁽¹³⁾

En cuanto al Brasil y los Estados Unidos, también adoptaron una actitud relativamente pasiva. El Imperio hacía frente, en la época de las Regencias (1831-1840) a graves problemas internos por rebeliones en varias provincias. Por otra parte, el triunfo de Rivera, que la flota francesa hacía posible, no dejaba de reportarle un registro en la rivalidad con la Confederación, aunque este caudillo faltara a su compromiso de colaborar en la represión de la insurrección de los *Farrapos* en el vecino Río Grande del Sur.

Por lo que concierne a los Estados Unidos, pese a sus importantes intereses mercantiles y a que juzgaron ilícito el bloqueo, continuaron prestando poca atención a los asuntos de Plata. Por cierto que ni por asomo recordaron la tan mentada “Doctrina Monroe”, proclamada hacía tan solo quin-

ce años, como tampoco lo habían hecho seis años antes, cuando la usurpación de las islas Malvinas por Inglaterra.

Mas Rosas resistió; y Palmerston, tras acusar en noviembre de 1839 a París de usar reclamaciones como pretexto para derribar a aquél e imponer a la Argentina un tratado de comercio por la fuerza,⁽¹⁴⁾ terminó por imponer su voluntad a Adolfo Thiers⁽¹⁵⁾ en la crisis final de la “cuestión de Oriente”, al formar la “Cuádruple Alianza” con Austria, Prusia y Rusia, dejando a Francia aislada. Es que el patronato francés sobre el Bajá de Egipto Mehemet Alí era intolerable para Inglaterra, pues “la dueña de la India no podía permitirle a Francia, directa o indirectamente, ser dueña de la ruta que conduce a sus posesiones hindúes.”⁽¹⁶⁾

Francia debió entonces ceder, en el Plata como en el Cercano Oriente. La Convención Arana-Mackau (29 de octubre de 1840, por extraña coincidencia el mismo día de la caída del gobierno de Thiers), dispuso el levantamiento del bloqueo, la devolución de Martín García y el retiro de su apoyo a los Unitarios argentinos y a Rivera, quienes quedaron en difícil situación ante Rosas. Sobre todo el último, como que el negociador francés, ante la insistencia del gobierno de Montevideo de ser incluido en las conversaciones de paz, declaró que no los consideraba “aliados suyos”, sino “auxiliares traídos por acontecimientos imprevistos”,⁽¹⁷⁾ lo que luego permitió a Buenos Aires impugnar la legitimidad del gobierno de Montevideo. Francia, por su lado, recibió como contrapartida, el pago de las indemnizaciones reclamadas y la concesión –aunque solo a sus súbditos residentes–, del beneficio de la Nación mas favorecida.

El levantamiento del bloqueo precipitó una avalancha de barcos extranjeros de ultramar en el puerto de Buenos Aires, que retornaron en número creciente, sobre todo los ingleses, seguidos de los brasileños, sardos, franceses y españoles,⁽¹⁸⁾ con la

consiguiente afluencia de dinero a su aduana. No por ello mermó el comercio de Montevideo en los primeros tiempos, hasta la adopción de medidas restrictivas por Rosas a comienzos de 1841.

En este marco espacial y temporal que hemos bosquejado se desarrolló la historia particular de levadas y desertiones de marineros extranjeros que pasamos a abordar.

II. EL FONDEADERO DE MONTEVIDEO: VIEJA ESCALA DE DESERTORES

“El fondeadero de Montevideo es seguro... los animales son tan numerosos como en el resto del país, lo que, unido a la salubridad del aire, hace la escala en Montevideo excelente para las tripulaciones; únicamente se deben tomar medidas para impedir la desertión.”⁽¹⁹⁾

3. “...a la sombra de la ninguna fuerza marítima...”

Así explicaba el Ministro de Relaciones Exteriores del Gobierno Provisorio del Estado Oriental, Juan Francisco Giró, “las evasiones clandestinas que del puerto de Montevideo han verificado con repetición algunos buques del comercio extranjero”, para justificar su resolución de que los Cónsules extranjeros, “luego de anclar a la descarga los buques de sus respectivas naciones, pasen a la Capitanía todos los papeles de navegación del buque hasta [su] partida, [en que] les serán devueltos...”⁽²⁰⁾

En efecto, el cuadro en extremo precario y limitado que ofrecía el Uruguay al tiempo de su prematura independencia, al que ya aludimos, incluía la carencia de una Armada, cuando bajo España Montevideo había sido sede del Apostadero Naval del

Atlántico Sur. Esto, entre otras consecuencias inconvenientes, facilitaba los ingresos y egresos clandestinos de personas al país. Este fenómeno incluía a los desertores de los buques mercantes y de guerra, estos últimos relativamente numerosos, desde que Montevideo era ahora sede de Estaciones Navales del Brasil, Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Esa corriente, según manifestaba el 9 de enero de 1832 al Canciller Santiago Vázquez Feijóo el Cónsul francés André Cavaillon, “se torna demasiado frecuente desde hace dos años como para no merecer la atención del suscripto.” El mismo funcionario observa que

“...una de las causas que influyen más poderosamente en la determinación de los marineros de emigrar es la creencia, verdadera o falsa, de que son libres al tocar el suelo de la República y que no están sujetos a la extradición, puesto que no existe tratado de comercio entre Francia y este Estado.”⁽²¹⁾

Ya Bougainville había señalado, a continuación del texto del epígrafe que

“Todo incita a ella [la desertión] del marinero, en un país en el que la primera reflexión que le sorprende al desembarcar es que se vive allí casi sin trabajar. En efecto, ¿cómo resistir a la comparación entre deslizarse en el seno de la ociosidad, los días tranquilos, bajo el peso de una vida constantemente laboriosa y acelerar en los trabajos del mar los dolores de una vejez indigente?”⁽²²⁾

La fascinación ejercida sobre los europeos por la tierra americana es de muy vieja data; puede decirse que nació casi en la misma hora del descubrimiento, como lo testimonian tanto la Carta del Almirante Cristóbal Colón del 15 de febrero de 1493 anunciando a los Reyes Católicos la llegada a las Indias, como la “Carta do achamento” del Brasil, escrita desde Porto Seguro el viernes 1 de mayo de 1500 por

Pero Vaz de Camina, Escribano de la Armada del Capitán Mayor Pedro Álvarez Cabral al Rey de Portugal Don Manuel I, el Afortunado.

A partir de entonces, la costa del Brasil sobre el Atlántico Sur se fue poblando, en los primeros treinta años del siglo XVI, con una extraña serie de europeos, asentados entre las tribus indígenas y más o menos indianizados, los más de ellos portugueses y españoles, que ejercieron una considerable influencia en la colonización del Brasil y el Río de la Plata. Algunos eran sobrevivientes de naufragios; otros, desertores de expediciones; otros más, desterrados por la comisión de algún crimen en Portugal o abandonados en la costa por haber disputado con sus capitanes. Varios de ellos, unidos con hijas de jefes indígenas, tenían un papel importante en la tribu, conocían su lengua, usos y costumbres y llegaron a mediar entre los indios y los europeos llegados en expediciones posteriores. Entre los más conocidos figuran el comerciante Joao Ramalho y el “lengua” Antonio Rodríguez, el primero naufragado por 1510, en las costas bahianas, llegó a ser el “Rey blanco” Caramurú, luego dio importante apoyo al primer Gobernador General del Brasil, Tomé de Sousa, y donde murió en 1557. Por último, en Cananea, extremo sur del litoral paulista y punto por donde pasaba la línea de Tordesillas, vivía un desterrado por un crimen, abandonado por la expedición de 1501, de la que participó Américo Vespucio, a quien se conocía como el “Bachiller de Cananea”, el cual tenía varias esposas indias, centenares de esclavos e inúmeros guerreros que le eran incondicionales y que era temido y respetado por todas las tribus entre San Pablo y Laguna. En las localidades catarinenses de San Francisco y el puerto de los Patos (luego llamado Nossa Senhora do Desterro y actualmente Florianópolis), también residían muchos portugueses y españoles. Al pare-

cer, todos esos personajes compraban a los indios del interior productos del país, que vendían a las expediciones en tránsito, a las que también proveían de pequeñas embarcaciones que ya estaban en condiciones de construir.

Este fenómeno no dejó también de darse, por entonces, en el Uruguay. Fue el caso de Francisco del Puerto, el joven grumete sobreviviente de la masacre en que murió Juan Díaz de Solís en la costa de Colonia, y que recogido luego por la expedición de Gaboto, tendió una celada a una partida de sus propios compatriotas, que fueron también masacrados, a tal punto se había asimilado a los indígenas entre los cuales vivía.⁽²³⁾

Carecemos de otras informaciones, aunque sabemos por Concolorcorvo que en 1770 Montevideo tenía unos 1.000 habitantes, entre los cuales se contaban “muchos desertores de mar y tierras y algunos polizones, que a título de la abundancia de comestibles ponen pulperías y algunos contrabandos...” ¿Es posible que esta circunstancia creara una cierta predisposición favorable a los montevidianos?⁽²⁴⁾

4. Los primeros datos (1833-1838)

Las primeras desertiones documentadas de que disponemos corresponden a los años 1833 y 1834. El 9 de julio de 1833, el Cónsul inglés Hood comunicó al Ministro de Relaciones Vázquez Feijóo que

“...un marinero inglés que desertó hace una semana de la barca de S.M.B. “Beagle” sospechoso de haber cometido con otros un acto horrible de piratería en el año 1828”,

pidiéndole colaboración arrestándolo y poniéndolo en prisión incomunicado. En pieza separada, sin fecha ni firma, daba su nombre y señas particulares: “Patricio Clements es nativo de Irlanda, tiene cerca de 35 años

de edad, pelo negro, frente pequeña y chata, nariz chata, boca muy ancha y ha perdido algunos dientes de adelante. Sabe jugar muy bien la espada y es muy conocido, en muchos de los pueblos de este Estado, por el nombre de Pat Clements.” Vázquez pasó sus datos el día 11 al jefe Político y de Policía de Montevideo, ordenándole que, en vista de que en su fuga Clements se había dirigido hacia la campaña, pasara la requisitoria y la filiación a todos los Jefes Políticos de los demás departamentos. El 16, Hood aclaraba que el pedido de prisión era hasta que se presentara una oportunidad para remitirlo al Comandante Naval en Jefe de Río de Janeiro, y como esta la brindaba ahora la presencia del paquete “Cockatrice”, le pedía que se lo remitiera, como también a John George Lavis, otro marinero también preso en la cárcel pública, y que lo hiciera en el día, pues el paquete zarparía por la noche o temprano en la mañana.⁽²⁵⁾

El 15 de diciembre de 1834, el cónsul francés Baradier rogaba al nuevo Canciller, el Dr. Lucas José Obes, que reiterase las órdenes de arresto contra los marineros desertores denunciados en su nota anterior del 3 de noviembre, que no se conserva en el Archivo. Y le decía que él y el Comandante de la Estación Naval habían sido informados de que algunos de ellos habitaban en Montevideo o sus inmediaciones, lo que debería facilitar su captura.⁽²⁶⁾

* * *

El aumento de las deserciones corría paralelamente al del arribo de extranjeros de toda clase al país. Esto condujo a que el 17 de octubre de 1834 se dictara un decreto ordenando la formación de un Registro de Extranjeros, “con expresión de su estado, origen, industria y familia”, sobre la base de la información que debían proporcionar los cónsules respectivos (arts. 1 y 2). Los extranjeros que no estuvieran inscriptos en

el Registro no tendrían derecho a reclamar los fueros de tales y la consiguiente protección del Estado (art. 3).⁽²⁷⁾

El referido decreto constituye un reconocimiento y una reglamentación parcial de los derechos de los extranjeros, es decir de la *extranjería* o condición de extranjero residente y aún no naturalizado. Es, si no el primero dictado en el Uruguay independiente, al menos el primero conocido y publicado.

En esencia, sus estipulaciones coinciden con los principios del Derecho de Gentes de su época, basado en el de Europa. En esta comenzaba por entonces a tomar cuerpo el nuevo Derecho Internacional. “El Derecho de Gentes (dice Nippold) ha cambiado de carácter bajo la influencia de los medios de comunicación modernos, porque los hombres y los Estados tienen nuevos intereses en el plano Internacional... Hoy, normalmente, ya no buscan conquistar territorios, sino que van a la conquista pacífica de medios de comercio, de mercados y lugares en que colocan las exportaciones. “Tales intereses presuponían, naturalmente, la protección de los extranjeros que se radicaran en países que les ofrecieran generosas perspectivas, con el propósito de aprovecharlas.”⁽²⁸⁾

Entre aquellos principios del nuevo Derecho de Gentes, de vieja de raíz hispánica, por cierto, y que comenzaba a llamarse Derecho Internacional, se hallaba el de la libertad de entrada de los extranjeros, implícita en el artículo 3 del decreto uruguayo, y que era sostenido por los grandes autores de la época. El suizo Emer de Batel (1714-67), por ejemplo, por cierto autor de mucho recibo en el Foreign Office, lo hacía indirectamente al decir que “El soberano puede prohibir la entrada en su territorio, ya sea en general a todo extranjero, ya sea en ciertos casos o ciertas personas, o en razón de algún negocio en particular,

según lo que halle por conveniente al bien del Estado.” Más radical fue el también suizo y contemporáneo de nuestro relato Juan Gaspar Bluntchli (1808-81): “Ningún Estado tiene derecho a prohibir de modo absoluto a los extranjeros la entrada a su territorio y a cerrar el país al comercio general...”, aunque agregando que “la exclusión debe estar motivada por el orden, la seguridad o el bien públicos, pues si no, estaría en contradicción con el principio de la libertad de las relaciones internacionales.” Igual opinión tenía el italiano Pascual Fiore, entre otros.⁽²⁹⁾

No podemos omitir, en esta somera relación, a Andrés Bello (1781-1865), el ilustre humanista caraqueño radicado definitivamente en Chile, donde actuó como Oficial Mayor y verdadero inspirador del Ministerio de Relaciones Exteriores desde 1834 a 1852 y que ejerció una profunda influencia en el pensamiento y la acción políticos y jurídicos internacionales de toda Hispanoamérica, tanto desde esa función cuanto como autor de los “Principios de Derecho de Gentes” (1832), reeditados de modo actualizado y mejorado en 1844 y 1864.⁽³⁰⁾

También concordaba la mayoría de los autores en cuanto a que los extranjeros, al entrar al país, adquirirían el derecho a la protección por sus leyes y contraían, igualmente, el deber de respetarlas y observarlas. Asimismo, si se diere el caso debían asistirlo y defenderlo en casos extraordinarios, por ejemplo de ataques de piratas y bandidos así como de estragos de incendios o inundaciones, pero estaban exentos del servicio militar.

En el orden de las condiciones que el Estado receptor podía imponer a los extranjeros, parece razonable la establecida por el artículo 3 del decreto en el sentido de supeditar el reconocimiento del fuero de extranjería y la consiguiente protección del

Estado a la inscripción en el Registro de Extranjeros, cuya formación ordenó.

Con fecha 14 de marzo de 1835, el Director de la Oficina consular del Foreign Office, John Bidwell, le acusaba recibo a Hood de su comunicación No. 74 (sin indicación de fecha e inexistente en el Archivo) a la que por lo visto le adjuntaba el texto del decreto sobre extranjeros. En la misma le expresaba:

“Su Gracia el Duque de Wellington me ha ordenado expresarle que el Gobierno de Montevideo, teniendo por Ley de las Naciones el poder de prohibir a los extranjeros la entrada a sus territorios, tiene igualmente el indubitable derecho de establecer las condiciones en las cuales los admitirá.

Sin embargo, si se ha establecido alguna condición especial para la admisión de extranjeros, el gobierno tiene el deber de poner especial cuidado en que la misma sea hecha conocer a aquellos a su llegada.

La necesidad de un registro so pena de perder todos los privilegios, severa como sin duda es, puede por consiguiente no ser tan injusta con los que a su arribo recibieron la debida información y poseen los medios y la oportunidad para evitar la pérdida de aquellos. Mas, respecto de aquellos extranjeros que ya están dispersos sobre la faz del país, algunos de ellos en lugares remotos y, que tal vez jamás han oído siquiera hablar del Decreto por el cual están a punto de perder sus privilegios, sería el colmo de la injusticia castigarlos con una pena tan mortificante.

Los derechos y libertades de los súbditos de Su Majestad en el territorio de Montevideo, no tienen por qué soportar la dependencia de un registro que, de acuerdo con las circunstancias, será necesariamente muy imperfecto. Ten-

go por lo tanto órdenes de Su Gracia de ordenar a Ud. que persista en proteger a aquellos súbditos de S. M. que, sin falta alguna de su parte, puedan ser compelidos a entrar en el servicio militar de un Estado que no tiene derecho a arrogarse a sí mismo un poder tan extraordinario sobre la persona de un súbdito británico.”⁽³¹⁾

No hemos podido resistir la tentación de hacer tan larga transcripción de un documento que consideramos de una importancia tal que trasciende incluso a la del tema que consideramos, pues ilustra al más amplio de las relaciones entre la Gran Bretaña con el Uruguay y los demás países hispanoamericanos. Como puede verse, Wellintong coincide con la opinión de los principales autores del Derecho de Gentes de la época. Mas ello acontece tan solo en el orden de los principios generales y abstractos, y no sin sentar paralelamente reservas. No ocurre lo mismo en cuanto a su aplicación a los casos particulares y concretos. En efecto, la inscripción en el registro como condición para adquirir los derechos de extranjería, ya parece, en tal orden, dejar de ser justa para *no ser tan injusta* si no se informa de ella a los extranjeros a su arribo al país; y la sanción consiguiente a la falta de inscripción ya se torna abiertamente “*el colmo de la injusticia*”. De ese modo se insinúa la falta de perfecta legitimidad de la medida y se abre ancho camino a la Gran Bretaña para cuestionar, eventualmente, los actos particulares, en materia basada en principios que ya se habían reconocido como *indubitables*, por arte de “un Estado que no tiene derecho a arrogarse... un poder tan extraordinario sobre un súbdito británico”, según la amonestación del duque.

* * *

A lo largo de varios siglos se había ido estableciendo usos, de aceptación y práctica universales, relacionados con la navegación y el comercio marítimos, que luego se fueron incorporando a las Ordenanzas de Marina y las leyes de los distintos Estados. Entre las materias reguladas revistaba la de la desertión de marineros, tanto de barcos mercantes como de guerra. Esas normas consuetudinarias no escritas las habían introducido en América los españoles y los portugueses y continuaron siendo aplicadas por los Estados independientes. El internacionalista francés P. Fauchille las resumió en los siguientes puntos: 1) el comandante del barco del cual huía un desertor no podía intentar detenerlo por su cuenta en tierra, pues ello sería violar la jurisdicción del soberano local; 2) lo que debía hacer era comunicar el hecho al cónsul local de su nación, indicado el nombre y señas de identidad del desertor, así como las circunstancias de su desertión; 3) el cónsul debía solicitar su detención a las autoridades correspondientes, probando que el desertor era nacional de su Estado y miembro de la tripulación de un buque de su nacionalidad, exhibiendo para ello el “rol de la tripulación”, uno de los documentos de a bordo; 4) una vez preso, el desertor debía entregarse el capitán de su navío; si el barco ya había partido, debía permanecer detenido en la prisión local, a pedido escrito del cónsul y a sus costas, por un plazo de hasta dos o tres meses, pasado el cual debía liberársele.⁽³²⁾ Estas normas se cumplieron en nuestro país durante todo el período analizado y mucho más allá de él.

La documentación archivada sobre desertores ingleses se interrumpe entre julio de 1833 y enero de 1837; la francesa es en cambio importante en 1835, para desaparecer luego en 1836 hasta diciembre de 1837.

El 31 de marzo y el 2 de abril de 1835, el Consulado francés pidió que la Policía le enviara “dos celadores armados para prender a un marinero desertor y ladrón” y a “cuatro celadores armados para prender a un marinero a bordo de la fragata “L’ Armide”, respectivamente. El 15 de junio son “cuatro o cinco” los solicitados, para encarcelar a “tres marineros que han faltado a la subordinación” en el bergantín “Dos hermanos” y el 17 de agosto otros cuatro celadores, para apresar a bordo del mismo barco a dos tripulantes que habían faltado a “la disciplina y subordinación” los cuales quedarían detenidos hasta la salida del buque. El 26 de agosto, por fin, solicitó la liberación del marinero Salmón, siempre del “Dos hermanos”, remitiéndolo a su Capitán. Es visible que la indisciplina a bordo de este bergantín era crónica.

Distinta y más interesante es la nota de Baradère al Jefe Político y de la Policía Juan Benito Blanco del 5 de setiembre del mismo año. Se refiere a un conflicto entre dos franceses: un marinero desertor y un comerciante residente en Montevideo. Así lo relata el cónsul: “ayer el señor Cabrit, fondero francés en esta capital, al reclamar al marinero francés Romain Ginfray una cantidad que este le debía, fue lastimado por él con un palo”, por lo que le pedía pusiera a su disposición fuerza armada suficiente para que el atacante “fuera prendido y conducido a la cárcel de Policía, donde permanecerá a hasta nuevo aviso, quedando a cargo de este Consulado los gastos que se originen y pidiendo al mismo tiempo se le remache una barra de grillos para mayor seguridad ...” para hacer ver la importancia de su captura, agregaba:

“...es el principal de una conspiración de cinco marineros que desertaron de la corbeta de guerra francesa “L’Ariane”, llevado consigo un bote de

ella, y el mismo que estando preso en dicha cárcel fugó de ella el 15 de mayo del presente año.”

El episodio confirma a la vez la extrema dureza disciplinaria de la Armada francesa, común a todas las europeas y particularmente a la inglesa, y la afirmación de Jacques Duprey de que “los barcos de la Estación [francesa] de Brasil y el Plata con base en la rada de Montevideo sufrieron una continua hemorragia.”

El 10 y el 16 del mismo mes, dos nuevos pedidos de celadores por indisciplina e insubordinación: el de un marinero del “Jena” y de varios del “Auguste”.⁽³³⁾

* * *

El 8 de abril de 1836, el Canciller Dr. Francisco Llambi y el Cónsul de Francia Raymond Baradère firmaron una Convención Preliminar de Comercio y Navegación, luego ratificada el 7 de diciembre de 1839. Por la misma, los cónsules respectivos podían

“...hacer arrestar y remitir a bordo o a su propio país a los marineros que hubieran desertado de los buques de su nación, y a este efecto, se dirigían por escrito a las autoridades respectivas y justificaran, por la exhibición de los registros del buque o rol del equipaje, o si el buque hubiese partido, por la copia de las dichas piezas... que los individuos que reclaman formaban parte del expresado equipaje...; justificado el reclamo en esta forma, no se les podrá negar la entrega, y se les prestará además toda ayuda y asistencia para, embargo y arresto de los dichos desertores, que serán asimismo detenidos en las prisiones del país, a la requisición y expensas de los cónsules, hasta que estos agentes hayan encontrado una ocasión para hacerlos partir.”⁽³⁴⁾

Como se ve, el texto de la Convención no hacía sino recoger las normas consue-

tudinarias ya aplicadas en la práctica en el mismo Montevideo.

* * *

El 4 de enero de 1837 se reanuda la serie inglesa con un pedido de Llambi al Jefe Político de detención de tres desertores del bergantín de guerra “Sparrowhawk”, ya planteado en nota anterior inexistente. No hay información sobre el desenlace de esta gestión; pero el 30 de mayo hay otro reclamo, ahora por siete marineros del “Samarang”, cuya filiación se detalla en prolijo cuadro, cursado por su Capitán, W. Brighton, directamente al Canciller interino Pedro Lenguas. Días más tarde, el 13 de junio, este remitió la nota a Hood, manifestándole con toda razón “que el Gobierno no reconocía en su persona [la del Señor Brighton] el carácter necesario para entenderse con él”; pero que no obstante, como “una prueba más de la amistad que profesa a la Nación británica” había dado órdenes a la Policía de procurar la aprehensión de los desertores. Tampoco hay más documentación sobre este caso.

Hacia fines del año 1837 se produjo otra denuncia, de la que ha quedado una papejería inusitadamente copiosa para el período. El 26 de diciembre fue nuevamente el Capitán del “Sparrowhawk”, John Shepherd, quien la efectuó: tres marineros cuyas filiaciones adjunto,

“nadaron anoche entre las 10 y las 11 desde el bergantín “Sparrowhawk” bajo mi mando hasta el bergantín noruego “Ellida”, Capitán Andrés Guell, anclado cerca de nosotros, en cuyo bote fueron traídos a tierra esta mañana.”

Shepherd se quejó a Hood de que el noruego, al facilitar el bote hizo posible la fuga. Ello mereció al Cónsul, al día siguiente, este comentario:

“...en tanto los buques de guerra de S.M. dan constantemente pruebas de su buena

disposición para asistir en cualquier caso de peligro o dificultad a los mercantes de las Potencias amigas, es una retribución bien ingrata la de ayudar a desertar a los marineros, restando eficacia a un buque de guerra de S.M.”

Y, como el Capitán noruego había negado haber ayudado a los prófugos, agregó: “no puede negar que los vio cuando subieron a bordo, advirtió que eran desertores y estaban totalmente desnudos, que recibieron vestimenta y fueron trasladados a la costa en su bote, en la mañana temprano.”

El 28, el Gobierno ordenó a la Policía perseguir y aprehender a los desertores; y al Ministerio de Guerra, instruir una información sumaria para determinar la responsabilidad del “Ellida”. El 15 de enero de 1838 el Ministerio elevó su información, de la que resultaba que “efectivamente, los tres individuos que reclama el Señor Cónsul de S.M.B. subieron a bordo de dicho buque les dieron los de su clase ropa que vestir; que ni el Capitán ni el Piloto dieron orden alguna para que fueran conducidos a tierra y que esta operación fue obra de los marineros que vienen al mercado a comprar verdura por la mañana temprano.”⁽³⁵⁾

También a fines de 1837 se reinicia la serie francesa con una denuncia de Baradère de fecha 30 de diciembre, dirigida a Juan Benito Blanco, nuevo canciller desde el 6 de agosto, por la muerte de Llambi. “Un espíritu de deserción deplorable –le dice– se ha manifestado desde hace algunos días en la tripulación del bergantín de guerra ‘Alerte’. En efecto, en un breve lapso habían desaparecido nueve marineros, por lo que “sería difícil negarse a reconocer la obra de una compañía reclutadora en esta capital.” Como sabe que “los sentimientos de que [el Gobierno Oriental] está animado hacia Francia son suficiente garantía de que no tolerara que las tripulaciones de los buques del Rey que frecuentan este puerto

sean desorganizadas y desmoralizadas por extranjeros que hagan servir la protección que les es garantizada por las leyes de la República para causar un daño considerable a la Marina de un monarca que es, tal vez, su mejor y más fiel amigo”, le pedía “un ejemplo de severidad” con el arresto de los nueve desertores, que les consta están aún en Montevideo y cuya audacia es tal que “se exhiben descaradamente todos los días.” Para excitar el celo policial, ofreció un premio de 10 piastras por cada desertor detenido y, para restar odiosidad al acto, que el castigo se limitara a la prórroga del tiempo de servicio.

El mismo día 30, Baradère agregaba a Blanco que había averiguado que los desertores “han sido enrolados al precio de una onza de oro en el batallón de infantería cuya formación acaba de ordenarse” y que se asegura que “todos son portadores de cartas de seguridad que los ponen al abrigo de persecución por la Policía.” La información le había sido suministrada por dos cartas –siempre de la misma fecha– dirigidas al Capitán Olivier, Comandante del “Alerte”, y luego confirmada por el marinero Dunken, uno de los nueve. De esas cartas surgía que éste era considerado el cabecilla de la conspiración iniciada en la Nochebuena con el apoderamiento del buque.

El 2 de enero de 1838, Blanco se refería a las dos cartas del Cónsul francés del 30 de diciembre y le decía que el Gobierno, “alarmado” por la posibilidad de una conducta tan eminentemente agravante a la hospitalidad debida a una nación amiga, no escatimó medios para llevar adelante una indagación. “Como resultado de ella, “le es muy grato declarar que los expresados desertores no han sido sobornados por alguna autoridad del Estado para acarrearlos a las filas de sus servidores, ni menos provisto por ellas de documentos que garanticen la impunidad de ese servicio...” Y concluía

asegurando que el Gobierno le había dado “las órdenes más perentorias” de aprehender a los prófugos y entregarlos al Consulado, “llenando un principio que se ha propuesto observar con todas las Marinas extranjeras que frecuentan las aguas de su dominio nacional.” Al día siguiente, adjuntó a nueva nota “la relación [que falta], de los individuos extranjeros enganchados en el batallón de nueva creación” (que jamás se identifica por su nombre), en la que no aparece ninguno de los desertores requeridos. Con fecha 4, el Jefe Político y de Policía de Montevideo, Francisco Lecocq, ratificó la información, tras haber pasado revista de extranjeros el día anterior en el cuartel de dicho batallón y registrado el local “por si acaso pudieran haber sido ocultos” los desertores. Baradère, informado por Blanco, le elogió la diligencia, en nota del día siguiente, aunque lamentó que no hubiera conducido a la captura de ninguno de los fugados. Es más –agregaba–, Dunken y Surville persistían en su declaración de que sus camaradas habían sido enganchados “al precio de una onza de oro y un adelanto de dos meses de sueldo”. Concluía el Cónsul que la única explicación posible era la de un cambio de nombre, nacionalidad o domicilio que los reclutadores hubieran juzgado prudente imponer a los desertores del “Alerte”, para no presentarse al batallón sino después de la partida del buque.⁽³⁶⁾

5. Entre reclamaciones diplomáticas y primeros litigios contra el Estado (1838-1840)

La historia del “Alerte”, que glosábamos en la primera parte, constituye un interesante testimonio de las vinculaciones y levas, así como de ambas con los habitantes de Montevideo, entre los cuales no faltaban quienes diesen apoyo a las desercio-

nes. Lo es, igualmente, y extendido a otros marineros europeos, el caso de la “Ellida”. La serie inglesa nos ofrece otra realidad de particular interés: la vinculación entre las levas y la responsabilidad del Estado por perjuicios causados en el ejercicio de su autoridad, a extranjeros residentes en el país. Se trata, éste, de un aspecto muy importante, que incluso ultrapasaba el marco del tema que analizamos, por lo que solo lo trataremos en sus líneas generales, reservando para otra oportunidad su consideración más detallada.

Nos referimos a dos casos de leva denunciados por Hood hacia fines de 1838, que tuvieron larga duración y originaron fuertes roces entre el Cónsul General británico y el gobierno de Montevideo.

Uno de ellos, el más largo y áspero, fue el de Thomas Dinlow, un inglés vecino de Las Vacas (hoy Carmelo, Colonia), dedicado al acarreo de leña a Buenos Aires. A comienzos de agosto de ese año fue capturado por un tal Reed, quién lo puso por la fuerza a trabajar a bordo de un lanchón de los revolucionarios riveristas. Fue luego trasbordado al pailebote “Eufrasia” y por fin llevado a la cárcel, donde, según Hood, “sufrió hambre y fue maltratado” tan solo porque rehusó servir al bando riverista. Entrando al lenguaje rudo y el estilo agresivo a los que parece haber sido tan dado, el Cónsul inglés agregó que

“...no puede persuadirse de que S.E. pueda tolerar tales abusos ni de que Inglaterra haya de permitir impunemente que sus súbditos sean forzados a ser esclavos al servicio de un *extranjero*”. [subr. nuestro]

Tiene su interés consignar que la denuncia fue dirigida salteando el orden jerárquico, directamente al General Rivera como “Jefe del Ejército Constitucional”, título que se había dado a sí mismo como jefe del régimen de facto. Esta actitud la mantuvo Hood

en todas sus notas al gobierno durante la breve dictadura de Rivera hasta el 1º de marzo de 1839 en que fue elegido Presidente por las nuevas Cámaras Legislativas.

Dos días después de aquella nota, el Cónsul formuló una nueva denuncia: Federico Hyde, un marinero inglés de la embarcación del práctico “Estrella del Sud”, había sido capturado a la altura de Maldonado por un barco al servicio de Rivera, incorporado a su tripulación contra su voluntad y al tiempo devuelto a la costa “sin pago ni compensación, y en estado de indigencia”. Seguía a ello la consabida amonestación: si no se repara esta situación,

“...será necesario elevar estos flagrantes actos de ultraje a conocimiento del Gobierno de S.E., de modo que sepa cuan poco se reseña aquí a sus súbditos y pueda dar al asunto la consideración que estime merecer.”⁽³⁷⁾

Tras ello tuvo lugar un intercambio de notas muy retóricas y por momentos también muy crispadas. Inicialmente, la disputa se centró en los hechos: a la versión del Cónsul en sus notas a Rivera del 24 y 26 de noviembre de 1838 se contrapuso la del Gobierno, expuesta por el Ministerio de Relaciones Vázquez Feijóo en la del 30 del mismo mes. Según ella, “los asertos del Señor Cónsul eran enteramente destituidos de fundamento”, y ello porque “no fue bien informado”. Lo cierto era —decía— que Dinlow y Hyde habían aceptado voluntariamente servir en la escuadrilla y prestado su conformidad a todas las decisiones de las autoridades; que ambos habían cobrado honorarios por sus servicios y que la prisión de Dinlow había tenido lugar porque planeaba pegar fuego a la santabárbara de la “Eufrasia” y volar así el barco.

El 2 de diciembre, para apurar la gestión de indemnización, Hood afirmó categóricamente a Rivera que Dinlow había sido despojado por la fuerza de su libertad, su

propiedad y el producto de su trabajo, debía ser indemnizado por los tres conceptos. Estimó para ello su embarcación en 80 patacones y el producto cesante de su trabajo en 200 por cada mes ya devengado.⁽³⁸⁾

Muy pronto la querella cambió su centro, y de los hechos derivó a la jurisdicción competente para entender en el reclamo.

Al referirnos páginas atrás al derecho de los extranjeros, aludimos a la transformación que acontecía en Europa desde comienzos del siglo en el Derecho de Gentes, bajo la forma de un nuevo Derecho, regulatorio de la comunicación y el comercio. El proceso fue iniciado y llevado a cabo esencialmente por el Congreso de Viena, y consistió en la regulación de las relaciones interestatales en tres órdenes fundamentales: la libertad de navegación de los ríos, la abolición de la trata de esclavos y la organización jerárquica de los agentes diplomáticos.⁽³⁹⁾ Ello derivó en la reglamentación del libre comercio y las comunicaciones, consiguientemente de la libertad de establecimiento de los extranjeros en *ultramar*. Todos estos procesos se hallan estrechamente ligados y no pueden explicarse cabalmente en forma unilateral.

El caso Dinlow ejemplifica, precisamente, el conflicto entre dos corrientes jurídicas contrapuestas en la época, sobre las relaciones entre los Estados, resultante del proceso de transculturación impulsado en Iberoamérica por las naciones europeas occidentales. En cuanto el mismo inevitable partía de una visión etnocéntrica de las relaciones internacionales y suponía un cierto detrimento colonialista de los valores e intereses de los países americanos, que no pudo menos que desatar confrontaciones en todos los órdenes y generar interpretaciones y de signos opuestos, algunos tan miopes como, por ejemplo, la de *civilización y barbarie*.

En este caso, el conflicto se dio en el plano jurídico, entre la concepción que po-

demos llamar tradicional, sostenida por el gobierno oriental, según la cual los juicios en las cuales una de las partes fuera extranjero residente en el país (caso de Dinlow), debían ser resueltos por un juez o tribunal y la ley locales, por un lado; y por otro, la nueva concepción europea, que consideraba esos casos como de naturaleza internacional, en los que ningún tribunal ordinario era competente ni aplicable ley nacional alguna. Por ello, rematando su antes citado alegato, Hood preguntaba con su habitual acrimonia: “¿Qué tribunal, incluso si una reclamación fuera justa, se atrevería a dictar sentencia contra Su Excelencia?”⁽⁴⁰⁾

Sin embargo, tal vez para que no pudieran imputársele mala voluntad, el inglés propuso suspender la reclamación pendiente, a la espera de instrucciones de su gobierno. Ello explica la inexistencia de correspondencia entre el Ministerio y el Consulado sobre el caso Dinlow durante algo más de un año, pues como se verá, el debate había pasado a otra órbita. A todo esto, por lo demás, ya había dejado de hablarse del caso Hyde, cuyo reclamo, de monta aun menor, muy probablemente se había saldado por transacción privada, según práctica frecuente.

La correspondencia subsistente del año 1839 sobre levas y desertiones es relativamente pobre. No obstante, estas proseguían: en nota del 8 de julio, Baradère insistió ante el nuevo Canciller José Ellauri (6 de febrero – 14 de agosto) en un reclamo hecho días antes por la captura y entrega de dos desertores del mercante “Paraguay” enrolados en el bergantín goleta “General Lavalle” de la Escuadra Nacional. El Comandante de esta, el bordelés Francois Fourmantin, por apodo “Bibois”, había autorizado al capitán del mercante, Señor Leconte, a reclamarlos a bordo del “Lavalle”; pero el de este frustró el procedimiento ocultándolos en el entrepuente.⁽⁴¹⁾

Como testimonio de la continuidad de

las levas y desertiones, Hood manifestaba a Palmerston:

“He hecho repetidas diligencias por la libertad de los súbditos ingleses sometidos a esta degradante esclavitud; pero el gobierno no se digna darme respuesta ni concederme una entrevista para abogar por sus justos derechos, así que V.E. advertirá que los súbditos de S.M. en esta Republica están totalmente sin protección, por ser mis servicios en su favor inútiles. Este no es, sin embargo, el único caso, porque...el Encargado de Negocios del Brasil, el portugués y el Cónsul sardo se quejan del mismo sistema de violencia hacia sus súbditos y de exclusión e insultos a ellos mismos.”⁽⁴²⁾

En 1840 su número tal vez disminuyó, como el de los combates navales, desplazados por las cavilaciones diplomáticas en torno al levantamiento del bloqueo por Francia y a los recelos entre esta e Inglaterra, aliados en Europa pero rivales en el Cercano Oriente e Hispanoamérica.

De todos modos, el 13 de junio Vidal comunicaba a Félix E. Aguiar, su colega de Guerra y Marina, que se iba a efectuar la entrega de varios desertores de la corbeta “Rose”, de que eran tripulantes, a su Capitán Christie, por el de la goleta “Teresita” de la Escuadra Nacional, donde estaban enrolados. Mas el 17, en nueva nota, le informó que la diligencia se había frustrado por la culpa del Ayudante de Marina designado para intervenir en ella, por lo que pidió se le sancionase. Dos días antes, Christie había dado cuenta a Hood de que en vista de “la promesa hecha a V. Y a mí hace algunos días por el Ministro de que se me facilitaban los medios para descubrir a los desertores del servicio de S.M. que se hallasen a bordo de los buques de Montevideo, y confiando en la propuesta del Ayudante del Puerto de que los que yo había descubierto ayer a bordo del “Victoria” se

me entregarían hoy a las once antes de zarpar”, había intentado la diligencia. Mas se encontró con que el buque había dado la vela a las 10 de la noche, sin cumplir la promesa. En vista de ello,

“...saliendo a la mar, lo descubrí y mandé inmediatamente mis botes, los cuales los sacaron (a los desertores) por la fuerza, a pesar de que el Comandante de dicho buque al principio se resistió, descargando algunos tiros de fusil contra mi gente.”

Queda en pie la duda, con la información disponible, de si hay relación entre los hechos narrados, dado que se habla de dos buques nacionales distintos, el “Victoria” y el “Teresita”. Lo que está fuera de discusión es que, ya por negligencia, ya con conciencia y voluntad, también en filas de la propia Armada había quienes daban una mano a la deserción.

Por lo que respecta al caso Dinlow, el 2 de julio de 1840 Hood informó a Vidal que había recibido instrucciones del Foreign Office de renovar la demanda de indemnización. La respuesta del ministro demoró hasta el 21 del mismo mes. Es un largo, poco conceptuoso y áspero texto, que no hizo sino reiterar en todos sus términos la posición del gobierno. Reivindicaba la competencia de los tribunales nacionales, clasificaba de injuriosa la pregunta de Hood sobre qué tribunal se atrevería a fallar contra el Presidente Rivera y terminaba acusando al Cónsul de haber inducido en error a su propio gobierno con sus informes “apasionados y hostiles”. A la semana siguiente, Hood volvió a la carga con un escrito que incluía la siguiente dura frase:

“Su Excelencia ha caído en un gran error, como su predecesor, [presumiblemente Santiago Vázquez] al suponer que la Gran Bretaña podrá jamás tolerar que la leva de un súbdito británico o los perjuicios que con ella ha sufrido sean juzgados por

cualquier otro tribunal que no sea el que las leyes y practicas de las naciones han establecido.”

Y concluía que el caso de Dinlow era de naturaleza internacional y solo el Poder Ejecutivo debía satisfacer las justas demandas del gobierno Británico.⁽⁴³⁾

La irreductibilidad de las posiciones de ambas partes quedó nuevamente de manifiesto en la nota de Hood del 29 de agosto de ese año 1840, en que hizo ver al Ministro que había transcurrido más de un mes desde su última nota sin recibir respuesta alguna y le comunicó que esperaba recibirla con la decisión del gobierno antes de que zarpara el próximo paquete para Inglaterra. Muchos paquetes y muchos meses pasaron sin que se registraran novedades, hasta que el 11 de febrero de 1841 reiteró una vez más la exigencia de indemnización. Esta vez sí logró una respuesta favorable del gobierno de Montevideo. Sus poderosas razones tenía este para ello, como se verá más adelante.

Respecto del año 1840 disponemos además de datos del Brasil. El 20 de marzo, el encargado de Negocios, Manuel de Almeida Vasconcellos, designado como tal el 4 de febrero y admitido el 16 de marzo por el gobierno uruguayo, se dirigió a Vidal transmitiéndole una copia de la nota del mismo día del Comandante de la Estación Naval de su país, el Capitán Juan Francisco Regis.⁽⁴⁴⁾ En ella, el alto oficial le daba cuenta “con el mayor pesar” de los insultos y provocaciones que un grupo de marineros portugueses, algunos de ellos desertores de embarcaciones de guerra brasileñas, por sí mismos o dirigidos por mano oculta, osaron dirigir, en pleno día, a solo dos pasos de la Capitanía del Puerto y sin provocación alguna, contra la guarnición de una chalupa de la corbeta “Bertioga”, que se hallaba atracada al muelle para recibir provisiones para esta, amenazando incluso con echarla a pi-

que con piedras”. Como informaba igualmente Regis, un suceso similar había tenido lugar días con un bote de la goleta “Lebre”. Proseguía Almeida diciendo que

“...no puede dejar de llamar la atención de S.E sobre un suceso tan desagradable, infelizmente ya repetido que, si no es reprimido y castigado por la autoridad competente, podrá en cualquier momento acarrear las más funestas consecuencias, por mayor que sea la disciplina de los barcos de guerra brasileños,”

a lo que el Capitán Regis había agregado en su nota, por Almeida a la suya propia, de modo suficientemente claro:

“...pues yo no debo tolerar el menor insulto a la bandera brasileña.”

Para colmo, el hecho se repitió, y agravado, nada menos que al día siguiente, cuando los mismos marineros portugueses saltaron dentro de la chalupa de la “Bertioga” y persiguieron a un marinero brasileño para apuñalarlo, según el relato del indignado Comandante Regis, seguido de frase tajante:

“Espero prontas providencias y satisfacción; de otro modo, en desagravio de la bandera brasileña, tendré que recurrir a medios violentos”,

“significativas expresiones” –comenta Almeida– que “el suscrito se verá en la dolorosa alternativa de no poder prevenir, si un castigo ejemplar no pusiere término a provocaciones tan violentas”.

El 24 Vidal respondió a Almeida Vasconcellos, con su fórmula casi clásica de que “hallando justo el reclamo... acaba de expedir sus ordenes a la Capitanía del Puerto para que observe la mayor vigilancia...”⁽⁴⁵⁾

Los desertores eran hombres que procedían, por lo general, de medios sociales culturalmente bajos y que en mayor o menor grado rompían no solo con su propio pasado personal, sino también con el régi-

men disciplinario a que estaban sometidos en la Marina. Por otro lado, el ambiente permisivo y casi de anomia de los nuevos Estados americanos en los que se insertaban, impulsaba a un romanticismo libertario opuesto a toda forma de autoridad o simplemente de regulación de la vida social, que propiciaba desbordes y desórdenes. Esta tendencia no dejaba por cierto de constituir, además, un legado lamentable resultante de más de siete años de guerras civiles desquiciantes de toda disciplina y de la adopción de regímenes de organización política inadecuados a la constitución social de los pueblos, a lo cual se sumaban autoridades políticas que no osaban corregir esos desvíos. Por añadidura, el clima especialmente anárquico imperante en el puerto de Montevideo abría ancho cauce a esos impulsos de liberación de los instintos. No puede sorprender, entonces, que tales estallidos se repitiesen.

Así, el 11 de junio, nuevamente Almeida Vasconcellos denunciaba a Vidal excesos hechos conocer por Regis. El bergantín goleta “Pirajá” estaba atracado al muelle cuando un marinero brasileño se fugó, y en circunstancias en que el oficial que había saltado a tierra en su persecución lograba reducirlo, en las proximidades de la Capitanía del Puerto y de la guardia a ella contigua, fue atacado por algunos individuos que allí se encontraban, obligándolo a soltar al desertor, *“con el frívolo y miserable pretexto de que se estaba en un país libre”*, relataba indignado el Encargado de Negocios, quien acompañaba a su nota importante documentación, que incluía las señas del desertor, como era de uso.⁽⁴⁶⁾ El fútil argumento, que lamentablemente hizo larga escuela y se tornó en muletilla, respondía al ambiente social local al que hemos aludido y probablemente, en casos como este del “Bertioga”, a un subyacente y difundido resentimiento antibrasileño de

larga raíz histórica, explayado en sus formas más bajas merced a la tolerancia pusilánime de las autoridades. Aquel ambiente social y este confuso resentimiento en unos, y en otros la fibra generosa de caballería de la raza que induce a defender al real o presuntamente más débil configuraban, en heteróclita mezcla, un clima generalizado de protección de los desertores, de cualquier nación que fueran.

Ante el pedido de captura del desertor del “Pirajá” hecho por el Encargado de Negocios del Brasil, Vidal indicó al Ministro de Guerra Aguiar que ordenara un informe al Capitán del Puerto Luis de la Robla. A los dos días éste le informaba que:

“le ha sido en el mayor grado sorprendente... que habiendo procedido a tomar noticias del Resguardo, lanchones y gente de mar que diariamente se halla en el muelle, ni uno solo le ha dado razón hubiese en el día 10 ni anteriores acaecido suceso alguno de esta clase”, por lo que suplicó a su Superior ordenase una “sumaria información”. Adoptado este temperamento por el Ministro, el resultado no fue mejor: ninguno de los once declarantes había “presenciado el hecho... ni menos oído cosa alguna que tenga relación con él”, según el informe del sumariante del 27 de junio. El mismo día, Larrobla decía en nota al Ministro de Guerra Aguiar que:

“un acontecimiento de esta clase se hubiera sabido en el pueblo, como sucede siempre que tiene lugar el menor alboroto y, del que se cita, persona alguna ha tenido noticia”.

Tampoco dio resultado alguno otra reclamación hecha por Almeida en los mismos días: el brasileño Francisco Pereira fue:

“...esta mañana a bordo de una de las embarcaciones que deben llevar hombres al [río] Uruguay y se hacía a la vela esta tarde [y] fue detenido traicioneramente...

no obstante haber mostrado su documento de ciudadano brasileño” inscripto en el Registro de su Consulado según certificado en que constaba la fecha de ello y sus señas. Días después llegaba la respuesta usual del Ministro Vidal: “las averiguaciones han sido infructuosas, quizá por haber salido con anticipación el buque” y pidiendo al Encargado que si tenía alguna noticia de su destino se le transmitiera, “para expedir inmediatamente las órdenes correspondientes”.⁽⁴⁷⁾

Los casos de la “Lebre”, la “Bertioga” y la “Pirajá” pusieron en evidencia la inseguridad del puerto de Montevideo y la impotencia de las autoridades para mantener en él, un mínimo de orden. Ambos extremos tuvieron como efecto un profundo malestar en el Encargado de Negocios y el Comandante de la Estación Naval del Brasil. Es de imaginarse, pues, la reacción de ambos jerarcas al tomar conocimiento, en esas circunstancias, de una orden del gobierno del 30 de abril al Capitán del Puerto, de hacer que el Comandante de la “Bertioga” diese cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 6º del Reglamento del Puerto del 22 de junio de 1829.⁽⁴⁸⁾ Este decía: “Ningún buque podrá salir después de puesto el sol, aún cuando se le haya pasado la visita, y lo podrá verificar al salir aquél”.⁽⁴⁹⁾ Al parecer, el celo puesto en el cumplimiento de los deberes ajenos contrastaba con la total incuria en el de los suyos propios.

Los meses siguientes de 1840 no registran novedades en lo relativo a desertiones y levass con destino a la Armada. Sí, en cambio, fue intensa la correspondencia del Cónsul inglés en dos casos en que se argüía responsabilidad del Estado por abusos contra súbditos británicos residentes: los señores Thomas Craig y William Brown, hijo del ilustre Almirante irlandés-argentino, cuyas reclamaciones fueron unidas por la diplomacia británica con el caso Dinlow para efectuar el

año siguiente un muy fuerte planteamiento al gobierno de Montevideo. En ese período se produjo además, el levantamiento del bloqueo de los puertos argentinos por la flota francesa, a raíz de la firma de la Convención Arana-Mackau del 29 de octubre, reconociendo Buenos Aires como contrapartida el pago de indemnizaciones a algunos reclamantes franceses, lo que luego fue invocado por Inglaterra en sus reclamaciones ante el gobierno de Montevideo, y una cláusula de nación más favorecida parcial a Francia. Ambos procesos marcaron un giro considerable en las relaciones del gobierno de Montevideo tanto con el de la Confederación Argentina como con las dos naciones europeas protagónicas. Giro, por cierto, que incidió de modo importante en la cuestión de las levass.

NOTAS

(1) De Herrera, Luis Alberto, *La misión Ponsomby*. Bs. Aires, 1974, Eudeba, T. II, pp. 20-21.

(2) *Informe del Señor Cónsul de Francia en Montevideo al Ministro de RR.EE. de Francia*. Montevideo, 1834. “Revista Histórica” del Museo Histórico Nacional, T. XXVIII, Nos. 82-84, Montevideo, Julio 1958, pp. 462-63.

(3) *La Provincia Oriental a principios de 1825* (Carta de John May a Thomas Samuel Hood, Cónsul de S.M.B. sobre el estado de esta Provincia. Montevideo, 10 de febrero 1825). Montevideo, 1995, Archivo General de la Nación, 25 pp. y M.S., pp. 18-19.

(4) *Inglaterra y la Tierra Purpúrea. A la búsqueda del imperio económico (1806-1880)*. Montevideo, 1997, Universidad de la República, Fac. de Humanidades, 250 pp., en p. 56.

(5) He tratado este importante tema en dos trabajos anteriores: *La política de tránsito y la rivalidad comercial entre Montevideo y Buenos Aires*. Buenos Aires, 1982, Academia Nacional de la Historia, T. V del VI Congreso Internacional de Historia de América (Bs. As., 1980); y *Primeros tiempos del comercio de tránsito en el río Uruguay (1829-ca. 1870)*, inédito.

(6) De Herrera, Luis Alberto. *Orígenes de la Guerra Grande*, Montevideo, 1979, “Por la Patria”, T. II, p. 288.

- (7) Hood comentó a Palmerston el 25 de setiembre de 1839: “La intervención en Montevideo empezó simplemente porque el gobierno entonces existente no permitió a los cruceros franceses traer a sus puertos los buques de un Estado vecino y amigo y venderlos en ellos sin juicio ni condenación algunos”. En De Herrera, “Orígenes...”, II, 392-93.
- (8) Armand Ugon, Enrique et al. *Compilación de Leyes y Decretos*. 1825-1930. Montevideo, 1930, T. II (1835-1843), pp. 276 y 277-79. El Bando del 11 de marzo homologó la declaración de guerra efectuada por Rivera como “Jefe del Ejército Constitucional”.
- (9) Hood a Palmerston, Montevideo, 20 octubre 1838, PRO/FO. 51-14. Cit. por Winn en op cit. en n. 4.
- (10) De Herrera, “Orígenes...”, cit. en n. 6, II, 394-95. No he podido hallar el decreto citado por Hood en ninguna de las colecciones legislativas comerciales.
- (11) Armand Ugon, op. Cit. en n. 8, pp. 270-72 ; Mario Falcao Espalter y Oscar B. Hordeñana, *Colección de Tratados, Convenciones y otros Pactos internacionales de la República Oriental del Uruguay*. Montevideo, 1923-28, “El Siglo Ilustrado”, 5 vol., T. I (1830-60), pp. 19-23.
- (12) De Herrera, “Orígenes...”, cit. en n. 6, II, 288.
- (13) Cady, John F. *La intervención el Río de la Plata (1838-1850)*. Buenos Aires, 1943, Losada, 307 pp., en pp. 82-83. León Muel, *Gouvernements, Ministerres et Constitutions de la France de 1789 a 1895*, Paris, 1895, P. Mouillot, p. 196.
- (14) Granville a Soult, Paris, 7 noviembre 1839 (V. Cady, *La intervención...*, cit. en n. ant., p. 89). A raíz de ello, Soult, alarmado por el sesgo de los acontecimientos en el Cercano Oriente, ordenó el 12 del mes siguiente a Buchet de Martigny “entrar en negociaciones directas con el gobierno argentino para llevar ese triste incidente a una rápida y honrosa conclusión.” (id. ant., p. 90)
- (15) Presidente del Consejo y Ministro de Relaciones Exteriores en sustitución de Soult entre el 1º marzo y el 29 octubre 1840.
- (16) Frase de Henry Bulver en su biografía de Palmerston, citada por Julio Irazusta en su *Vida política de Juan Manuel de Rosas a través de su correspondencia*; Buenos Aires, 1843, Albatros, T. II (1835-1840), p. 302.
- (17) V. Cady, *La intervención...*, cit. en n. 13, p. 105.
- (18) Kroeber, Clifton B. *La navegación de los ríos en la historia argentina. 1794-1860*; Buenos Aires, 1967, Paidós, pp. 134-35.
- (19) Bougainville, Louis, *Viaje alrededor del mundo*. Buenos Aires, 1943, Espasa Calpe Argentina, Col. “Austral”, pp. 50-51.
- (20) Montevideo, 4 de junio de 1830, *Circular a todos los Cónsules y al Ministro de Guerra y Marina*. La disposición fue adoptada a propuesta del Capitán del Puerto Pablo Zufriategui del 22 de mayo a raíz de la fuga, la noche del 19 de una fragata francesa, la “Danae”, sin pedir su visita y dejando su documentación en el Consulado. Según hacía conocer Zufriategui al Ministro de Guerra Ignacio Oribe, en el breve lapso de seis meses (diciembre 1829 a mayo 1830), se habían fugado del puerto cinco barcos, tres de ellos norteamericanos y dos franceses (AGN, Relaciones Exteriores, Francia, Caja 1734, Carpetas 3 y 4).
- (21) A.G.N., Caja 1734 cit. en n. ant. Carpeta 3.
- (22) Bougainville, *Viaje alrededor...*, cit. en n. 19, p. 51.
- (23) V. Joao Capistrado de Abreu, *Capítulos de Historia Colonial (1500-1800)*, Río, 1954, 4ª ed., Bríguit, 386 pp., en pp. 80-81; Frédéric Mauro, *Le Brésil du XVè, à la fin du XVIIIè siècle*, Paris, 1977, Sedes, p. 31 ; Luigi Avonto, *Un misterioso « rey blanco » en los albores del Brasil. El Bachiller de Cananea*, Montevideo, junio de 2001, “Humanidades”, Revista de la Universidad de Montevideo. Año I, nº 1, pp. 103-122.
- (24) Concolorcovo, *El lazarillo de ciegos caminantes*, Buenos Aires, 1997, Emecé, Col. “Memoria argentina”, 293 pp., en p. 31.
- (25) A.G.N., RR.EE., Inglaterra, Caja 1743, Carpeta 2.
- (26) A.G.N., RR.EE., Francia, Caja 1735, Carpeta 1.
- (27) Armand Ugon, *Compilación de leyes...*, cit. en n. 8, I, 411.
- (28) Nippold, *Le développement historique du Droit International depuis le Congres de Vienne*. Académie de Droit International, Recueil des Cours, Paris, Sirey, 1924, p. 55.
- (29) V. Vattel, *El Derecho de Gentes o Principios de la ley natural*, Madrid, 1834, Amarita, I, 352-53; Jean-Gaspard Bluntschli, *Le Droit International codifié*, Paris, 1886, Guillaumin, pp. 232-33 ; Pascual Fiore, *Tratado de Derecho Internacional Público*, Madrid, 1879, F. Góngora, T. I, pp. 310-11. En cuanto al reconocimiento de los derechos de los extranjeros, Bluntschli señala que, en su época, ellos estaban completamente asimilados a los na-

cionales en la mayor parte de los países de Europa; pero que en otros fue más tardío. Así, la prohibición de adquirir inmuebles rigió en Turquía hasta la ley del 15 de julio de 1867 y en Inglaterra hasta la de 1870 (op. cit., p. 234). Este último dato es por demás significativo si se considera la forma casi coercitiva en que actuó Inglaterra en el proceso de la imposición del nuevo Derecho de Gentes en los países iberoamericanos.

(30) Guillermo Lagos Carmona, *Andrés Bello, el maestro del Derecho Internacional*, Santiago de Chile, 1982, 212 pp.; Andrés Bello, *Principios de Derecho Internacional*, París, 1864, 2ª. ed., Garnier, iv + 302 pp.

(31) A.G.N., RR.EE., Inglaterra, Caja 1743, Carpeta 3.

(32) Cit. por Hildebrando Accioly, *Tratado de Derecho Internacional*, Río de Janeiro, 1946, Imprenta Nacional, II, pp. 282-83. Igualmente, C. John Colombos, *Derecho Internacional Marítimo*, Madrid, 1961, Aguilar, XXIV + 640 pp., en pp. 185 y 225.

(33) A.G.N., RR.EE., Francia, Caja 1735, Carpeta 2. Jacques Duprey, *Voyage aux origines françaises de l'Uruguay*, Montevideo, 1952, « El Siglo Ilustrado », 394 pp., en p. 329.

(34) Falcao Espalter, *Colección de tratados...*, cit. en n. 11, I, pp. 21-22.

(35) A.G.N., RR.EE., Inglaterra, Caja 1744, Carpeta 1.

(36) A.G.N., RR.EE., Francia, Cajas 1735, Carpeta 4 y 1736, Carpeta 1.

(37) A.G.N., RR.EE., Inglaterra, Hood a Rivera, 24 y 26 de Noviembre de 1838, Caja 1744, Carpeta 1.

(38) A.G.N., RR.EE., Inglaterra, Vázquez a Hood, 30 noviembre 1838, Caja 1744, Carpeta 1.

(39) Nippold, op. cit., en n. 28, pp. 59-61.

(40) V. n. 37.

(41) A.G.N., RR.EE., Francia, Caja 1736, Carpeta 2.

(42) Montevideo, 27 noviembre 1839. Cit. por De Herrera, *Orígenes...*, V. n. 6, pp. 398-99.

(43) Esta concepción, no obstante, no parecía por entonces gozar aún de plena aceptación universal, como que la edición española de Batel de 1834 seguía enseñando que "...los extranjeros que cometen alguna falta deben ser castigados según las leyes del país", así como que "...el juez del lugar, según las leyes de él, debe terminar las disputas

que lleguen a suscitarse entre los extranjeros y un ciudadano." (V. op. cit. en n. 29, Libro 2º, Cap. VIII, par. 103, p. 351).

(44) El Capitán de Fragata Joao Francisco Regis era nacido en Lisboa el 16 de Junio de 1800. Pasó al Brasil en la escuadra destinada a forzar el retorno a Portugal del Regente Don Pedro, llegando el 5 de marzo de 1822. Abrazó, como numerosos militares portugueses, la causa independentista y el 19 de febrero de 1823 salió para Montevideo al mando de la goleta "Camoës", que integraba el refuerzo naval pedido por Lecor, regresando a Río en febrero de 1829, ya con el grado de Capitán Teniente. En 1837 comandó la División Naval en operaciones contra el movimiento revolucionario Ballano de la "Sabinada". Entre 1838 y 1842 se desempeñó como Comandante de la División Naval del Río de la Plata en Montevideo y, desde ese último año, hasta 1843, como Encargado de Negocios en el Uruguay, durante cuyo desempeño fue promovido a Capitán de Mar y Guerra el 3 de julio de 1842. Fue luego Comandante de la Estación Naval del Norte (1844-48) e Intendente de Marina, cargo en cuyo desempeño murió el 5 de marzo de 1850, tras ser designado Jefe de División, por Decreto del 14 de marzo de 1849. (Fuente: Almirante Enrique Boiteux, *Os nossos Almirantes*, Río, 1936, Ministerio da Marinha, Imprensa Naval, Vol. VII, pp. 93-99).

(45) A.G.N., RR.EE., Brasil, Caja 1729, Carpeta 1. Montevideo, 20 marzo 1840, Almeida Vasconcellos a Vidal; 20 y 21 marzo; Regis a Almeida; 21 marzo, Almeida a Vidal; 24 marzo, Almeida a Vidal).

(46) Montevideo, 11 de junio de 1840, Almeida a Vidal; 15 junio 1840, Vidal a Ministro de Guerra Aguiar; 19 junio 1840, Capitán del Puerto Luis de la Robla a Ministro de Guerra Aguiar; 27 junio de 1840, Larrobla a Aguiar. A.G.N., RR.EE., Brasil, Caja 1729, Carpeta 1.

(47) Montevideo, 12 junio 1840, Almeida a Vidal; 7 julio, Vidal a Almeida; 10 junio 1840, Regis a Almeida. A.G.N., RR.EE., Brasil, Caja 1729, Carpeta 1.

(48) Montevideo, 12 mayo 1840, Ministro de Guerra Aguiar a Vidal. A.G.N., RR.EE., Brasil, Caja 1729, Cparta 1.

(49) Armand Ugon, *Compilación de leyes...*, cit. en n. 8, I, pp. 157-60.

NOTICIAS BREVES DEL ÁMBITO NAVAL Y MARÍTIMO

(Período 01/12/09 al 31/03/2010)

Capitán de Navío (CG) (R) Francisco VALIÑAS

NAVALES

AVIONES SUPER ETENDARD MODERNIZADOS EN ARMADA ARGENTINA

Los Ministerios de Defensa de Argentina y Francia están llevando adelante conversaciones para la transferencia de aeronaves Super Etendard Modernizado (SEM-5), así como células, equipamientos y partes de SEM-5 para modernizar en talleres argentinos los 11 Super Etendard (SE-1) de la Aviación Naval. Esta operación sería para 2015, año en que la Armada francesa recibirá los nuevos aviones Rafale-C3 y sacará de servicio sus 54 SEM-5. Entretanto, pilotos navales argentinos asistieron a programas de familiarización de SEM-5 en Francia. El modelo modernizado incluye el radar Anémone, una plataforma Atlis asociada a GPS para guía láser de los misiles AS-30 (estándar 3, 1997) y de las bombas de 125 y 250 kg (estándar 4, 2000), un detector Sherlock, un equipo de interferencia Barracuda y señuelos Alka y Phimat.

BRASIL INCORPORA PATRULLERO La Marina de Brasil incorporó el “*Macaé*”, navío de patrulla de construcción nacional basado en el modelo francés “*Vigilante 400-CL54*”. Con este buque, la Armada alcanzó el 60% de producción nacional en la flota.

BRASIL DEDICARÁ 27 BUQUES A PROTECCIÓN DE RECURSOS ACUÁTICOS El Ministerio de Pesca y Acuicultura de Brasil volcará a la Armada 17 millones de dólares para apoyar la construcción de catorce patrulleros dedicados

a la protección de los recursos de las aguas brasileñas. Durante 2009 se incorporaron al patrullaje cuatro buques en estaciones de Ceará, Pará, Santa Catarina y Río Grande do Sul, mientras que se comenzó la construcción de nueve, y en el ejercicio 2010 se adquirirán otros catorce, para totalizar veintisiete unidades. Con el incremento de la vigilancia, se espera desalentar las faenas de buques de terceras banderas que tanto daño han causado en el pasado (ejemplo: la sardina, que de 220.000 toneladas de captura en 1970 bajó a 17.000 en 2003, por sobre explotación del recurso). Hoy el PBI del sector pesquero de Brasil asciende a 2.660 millones de dólares anuales, y el Ministerio pretende recuperar la inversión en patrulleros con el aporte de los operadores privados del sector.

INFORME TECNICO DEL CAZA FX-2 DE BRASIL

El diario “*Folha de São Paulo*” dio a conocer un informe técnico surgido de la Fuerza Aérea de Brasil que establece que finalizadas las pruebas y estudios sobre los proyectos de adquisición del Caza FX-2 que equipará a la FAB y a la Armada, el orden de prioridad sería: 1° *Gripen NG*, de Suecia (incluye el modelo naval *NG-C*), 2° *F-18 Super Hornet*, de EEUU, y 3° *Rafale-C*, de Francia. La decisión del grupo técnico de la FAB se basó en la relación capacidades de combate versus costo de mantenimiento a 30 años. Según dicho informe, el *Rafale-C* aventaja a sus competidores en la calidad de las prestaciones técnicas necesitadas por Brasil, pero su costo por unidad y el mantenimiento

a largo plazo son muy altos. La FAB, pensando a 30 años, teme que otro gobierno futuro recorte el presupuesto y puedan verse enfrentados a tener una flota de primera línea pero inoperativa por carencia de mantenimiento. Por otra parte, las empresas aeronáuticas de Brasil perciben que la transferencia tecnológica de Suecia es de mayor nivel y expectativas de desarrollo futuro para la industria brasileña que la de Francia, que ya es mayormente conocida y que poco nuevo aportará al conocimiento aeronáutico local. La divulgación pública del informe causó malestar en el gobierno, ya que es conocida la predilección del presidente Luiz Inacio da Silva por la oferta francesa, la que considera como una parte ínfima de un gran paquete nacional de equipamiento de defensa. Al respecto, luego de lamentar esta difusión prematura que afectaría la objetividad de algunas mentes, el Ministro de Defensa Nelson Jobim declaró que el informe de la FAB tiene un peso importante, pero que la decisión será tomada considerando como un todo la defensa nacional, y no solo por las preferencias de uno de sus componentes.

NUEVO PETROLERO EN ARMADA DE CHILE La Armada chilena incorporó el Petrolero AO-52 *“Almirante Montt”*, adquirido a EEUU. Se trata del ex *“Andrew J. Higgins”* (TAO-190), de la clase *“Henry Kaiser”*, de 206 metros de eslora, 42.000 toneladas de desplazamiento, propulsado con una planta diesel directa, y con cubierta de vuelo. Monocasco de origen, será modificado a casco y fondo doble, para cumplir con los estándares internacionales. El buque no solo puede transportar graneles líquidos, sino también cargas secas, repuestos y municiones, y con reformas menores algunas tropas. El *“Almirante Montt”* sustituirá al AO-53 *“Araucano”*, adquirido hace 41 años.

AERONAVES NUEVAS EN CHILE El Ministerio de Defensa de Chile acaba de recibir el aval de su similar de EEUU para la adquisición de 18 aviones de combate F-16 usados, 12 helicópteros Bell-412 y 3 aviones logísticos KC-135. A estos se suman 12 Súper Tucano de fabricación brasileña. Chile pretende tener una flota de 44 F-16 para 2015.

NUEVOS GRUPOS AEREOS EN VENEZUELA El 9 de febrero de 2010, por decreto del Ministerio del Poder Popular para la Defensa, el gobierno de Venezuela creó el Grupo Aéreo de Operaciones Especiales N° 17, dotado inicialmente con un escuadrón de helicópteros MI-17V5 de fabricación rusa. La nueva unidad tendrá sede en Puerto Ordaz, estado de Bolívar, limítrofe con Guyana (ex Guayana Británica). Venezuela mantiene un litigio territorial con Guyana, y la instalación de una base aérea en cercanías de la frontera fue interpretada como un gesto poco amistoso por el gobierno de Georgetown. Simultáneamente, se asignó un Batallón de Helicópteros a Fuerte Tavacare, estado de Barinas (SW del país), integrado con 18 MI-17V5 Multipropósito, 10 MI-35M2 de ataque y 6 MI-26T2 de transporte pesado.

PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES

RIO URUGUAY: PROYECTO DE ESCLUSAS EN SALTO GRANDE Desarrollaron un proyecto para aprovechar el Arroyo San Antonio, paralelo al Río Uruguay y que nace al norte de Salto, para sortear la represa de Salto Grande y permitir la navegabilidad de barcazas, esclusas mediante, de todo el curso de aguas. El proyecto pertenece al Ingeniero Agrimensor Guillermo Dubosc, y su costo fue estimado en 70 millones de dólares. La obra se desarrollaría enteramente en territorio uru-

guayo y se estima que el efecto sobre el medio ambiente sería mínimo, no afectándose los programas de regadíos y además incluye utilización de esclusas para peces. Los costos de este proyecto son sensiblemente menores que reiniciar el pasaje original de la obra, que quedara inconcluso por razones que no es oportuno detallar en estas notas.

OBRAS DEL PUERTO DE BUENOS AIRES La Administración General de Puertos (AGPSE) anunció que en febrero 2010 estarán terminadas las obras de dragado del canal de acceso a Puerto Nuevo, que llegará a 33 pies de calado y 100 metros de solera. En misma fecha deberá estar concluida la obra del dragado interno, que llevarán de 300 a 500 metros la zona de giro y el ensanche del canal de pasaje a las dársenas de 100 a 250 metros. Finalizado el dragado, comenzarán las obras de ampliación en 88 hectáreas del área de contenedores para el 2015.

PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN PROVINCIA BUENOS AIRES El gobierno de la Provincia Buenos Aires elevó al gobierno nacional el proyecto de desarrollo de un complejo portuario e industrial naval en aguas profundas, que incluye Puerto Rosales (Municipio Coronel Rosales) y la Base Naval Puerto Belgrano, antecala de las terminales Puerto Galván e Ingeniero White de Bahía Blanca. El complejo portuario constará de tres muelles transparentes de 1.700 metros, con cabeceiras en T de 800 metros, marginales al canal de acceso, con una profundidad de 18 metros al pie del muro. Uno de ellos será dedicado a terminal petrolera, con la posible instalación de una refinería y una planta gasificadora, mientras que los otros dos atenderán cargas generales. Este puerto se convertirá en el único sustentable de aguas profundas de Argentina, ya que el

canal de acceso ofrece 60 pies de profundidad en todo su tramo (30 millas). El proyecto se complementa con el desarrollo de un complejo industrial naval aledaño y complementario al existente en la vecina Base Naval Puerto Belgrano, que incluye la profundización del canal de acceso al puerto militar, la construcción de un tercer dique seco capaz de alojar un postpanamax, la recuperación y modernización de los talleres navales, la revitalización de la vieja Escuela Técnica Básica del Arsenal y la contratación del personal idóneo para alcanzar la norma ISO-9000.

LOS VAIVENES DE MAR DEL PLATA COMO PUERTO OCEANICO Finalizadas en diciembre pasado las obras de dragado en el canal de acceso a Mar del Plata (llevado a 8,40 metros), se produjo el ingreso del *"Aliança Neuquén"*, portacontenedores de Hamburg Sud, de 162 metros de eslora y 7,50 de calado, que realiza tráfico regular entre Río Grande do Sul y puertos de la Patagonia argentina. A su zarpada, ingresó el *"Falmouth"*, de Maersk, para mantener también línea regular con puertos de Brasil. Sin embargo, el consorcio holandés comunicó en febrero que dejará de operar en Mar del Plata aduciendo problemas de calado y de rentabilidad (los buques no pueden zarpar con el 100% de carga), y otro tanto hizo Hamburg Sud en marzo. Esta situación se vio agravada por la decisión gremial del SOMU (Sindicato de Obreros Marítimos) de no cargar ni descargar naves que transporten producción de o insumos para la industria pesquera, y esa es precisamente (junto con fruta de Alto Valle) la mayor parte de los contenedores a exportar. Como toque final, la Prefectura argentina no permitió arribos/zarpadas nocturnas y no autorizó el ingreso a puerto Mar del Plata de los buques de bandera nacional *"Maruba"*



GRUPO BOLUDA
Montevideo - Uruguay

Piedras 172
11000 Montevideo - Uruguay
Tel. + 5982 915 12 16
Fax + 5982 916 13 29
E-mail: remolques@reyla.com.uy



MIGUELETE 1453, C.P. 11800
MONTEVIDEO, URUGUAY
TEL. 924 7323, FAX. 929 0246

www.marinass.com.uy



PROAMAR

Grablo



FAJAS CIRCULARES en POLIÉSTER
GRILLETERÍA de ALTA RESISTENCIA
CADENA y ELEMENTOS de CARGA

 **GUNNEBO**
LIFTING

Aconcagua” (191 metros eslora) y **“Maruba Asia”** (204 metros de eslora y 1.050 enchufes para TEU) hasta que finalicen las obras de ampliación del canal alternativo (conocido como “Enfilación 216”), hoy limitado a 173 metros máxima eslora permitida. Pese a lo reducido de las operaciones actuales, el puerto de Mar del Plata pretende, aunque con poco éxito, regresar a la categoría de puerto oceánico.

CONFIRMAN AMPLIACION DE DRAGADO EN HIDROVIA El Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación (Argentina) confirmó que la presidente Cristina Fernández aprobó la ampliación de las obras de dragado del Paraná de Santa Fe al Norte, como fuera solicitado por la Comisión de Uso y Fomento de la Hidrovía. Entretanto, se ordenó el dragado inmediato de 8 kilómetros del río Barranqueras, Chaco, para que el acceso al puerto tenga una profundidad mínima permanente de 10 pies, previendo sacar la producción cerealera de la provincia. La obra en la Hidrovía abarca el tramo comprendido entre los kilómetros 584 y 1.630 (río Paraguay) y consistirá en llevar el dragado a 13 pies y el ancho de solera a 104 metros, lo que ya fue aprobado por la parte paraguaya. Fue dividida en dos etapas, la primera entre Santa Fe (km 584) y Confluencia (km 1.238) deberá estar concluida dieciocho meses después de su inicio.

FLUVIOALBA ADQUIERE MONOPOLIO DE TRANSPORTE EN LA HIDROVÍA PARANÁ – PARAGUAY Con el apoyo manifiesto del gobierno paraguayo y ante el silencio del gobierno argentino, Fluvioalba ha adquirido el 80% de transporte de hidrocarburos, minerales y granos en la Hidrovía Paraná – Paraguay, y se encamina al monopolio. La jugada de Fluvioalba es dejar fuera de

competencia a Horamar, la empresa de los hermanos Horacio (recientemente fallecido), Claudio y Carlos López, propietarios de los derechos de transporte de hidrocarburos para la estadounidense Esso y la holandesa Shell. Horacio López fue un opositor crítico a las políticas marítimas del gobierno de Néstor Kirchner, por lo que no sorprende que hoy su esposa, la actual mandataria, no salga en defensa de Horamar, aunque se trate de una empresa argentina perjudicada por una extranjera.

MARINA MERCANTE

COSTO DE FLETES AHOGA ECONOMIAS LATINOAMERICANAS Según el informe del BID 2009, los altos costos del transporte marítimo de América del Sur y el Caribe socavan el comercio y tienen efecto negativo en las economías, además de proteger empresas ineficientes e impedir la expansión de los productores más competitivos. Los costos por transporte de las exportaciones de América Latina a EEUU y Europa son más altos que desde China a los mismos mercados, aún cuando la distancia a cubrir desde Asia es mucho mayor.

INDUSTRIA NAVAL

CONSTRUCCION DE BARCAZAS EN SANTA FE ULTRAPETROL, empresa naviera con 130 años de presencia en la cuenca del Paraná, inauguró un astillero de alta tecnología en Punta Alvear, Santa Fe, destinado a la construcción de barcasas fluviales para el tráfico en la Hidrovía Paraná – Paraguay de graneles sólidos, líquidos y químicos agroindustriales. El proyecto tuvo un costo de 55 millones de dólares, de los cuales 30 fueron el costo de la planta y 25

para insumos y gastos de funcionamiento que permitan atender el primer año de construcciones.

ESPAÑA PARTICIPARÁ EN LA INDUSTRIA NAVAL DE BRASIL La Asociación de Industriales Metalúrgicos de Galicia (ASIME) anunció que participará del incremento de la industria naval de Brasil mediante la transferencia de tecnología y formación técnica de personal en las ar-

tes metalúrgicas. Brasil prevé la construcción de 482 barcos en los próximos 12 años contando con 35 astilleros (21 en Río de Janeiro, 5 en Santa Catarina y 9 en Río Grande do Sul), pero hay 17 astilleros nuevos en construcción, y hoy el talón de Aquiles del proyecto de expansión de la industria naval es la carencia de personal calificado en número suficiente para atender la demanda futura.



Sistemas de Comunicaciones



Dr. Javier Barrios Amorín 1828 - Tel.: 924 9000*
www.sistemas.com.uy

Único distribuidor autorizado en Uruguay

MOTOTRBO™

Sistema de radios digitales profesionales de dos vías

Cambie a digital



Mensajes de texto | GPS

International Dredging Contractors
We put the earth on a better place



Boskalis International Uruguay S.A.
L.A. de Herrera 1248 - 7mo.piso - World Trade Center
Montevideo - Uruguay
Tel.: +598(2) 626 5085 / 622 6402
Fax: +598 (2)626 1563

