

REVISTA NAVAL



Agosto 2023

Montevideo - Uruguay

REVISTA NAVAL
PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXXV N° 101

ISSN 0797 - 1222

AGOSTO 2023

DIRECTOR
CN (R) Aldo FRANCESCO LI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (R) Italo M. SORRENTI	CN (R) Javier BESIO
CN (R) Enrique ALBORNOZ	CN (CG) Diego GROLERO
Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN	CN (R) Gustavo FLORES
CF (CAA) Pablo LABORDE	CF (CG) Anibal VENDRELL
CF (CIME) Fernando SARET	

SECRETARIA DE REDACCIÓN
Sra. Laura CASTRO

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

Nuestra portada: Buques de la Clase Protector atracados en el Puerto de San Juan de Puerto Rico durante la navegación de traslado hacia el Puerto de Montevideo.

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Gral. French 1661 ex 1641 - CP 11300 - Montevideo, R.O. del Uruguay - Telefax: (598) 26010203

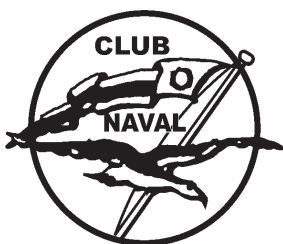
La Revista Naval, es publicada en el Club Naval y es un órgano de difusión de cultura general y profesional, cuya Dirección actúa bajo el más amplio criterio de libertad y responsabilidad intelectual. Por consiguiente, las opiniones editoriales corresponden exclusivamente a la Comisión Redactora, no 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 con los conceptos de ellos ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado.

REVISTA NAVAL

AGOSTO

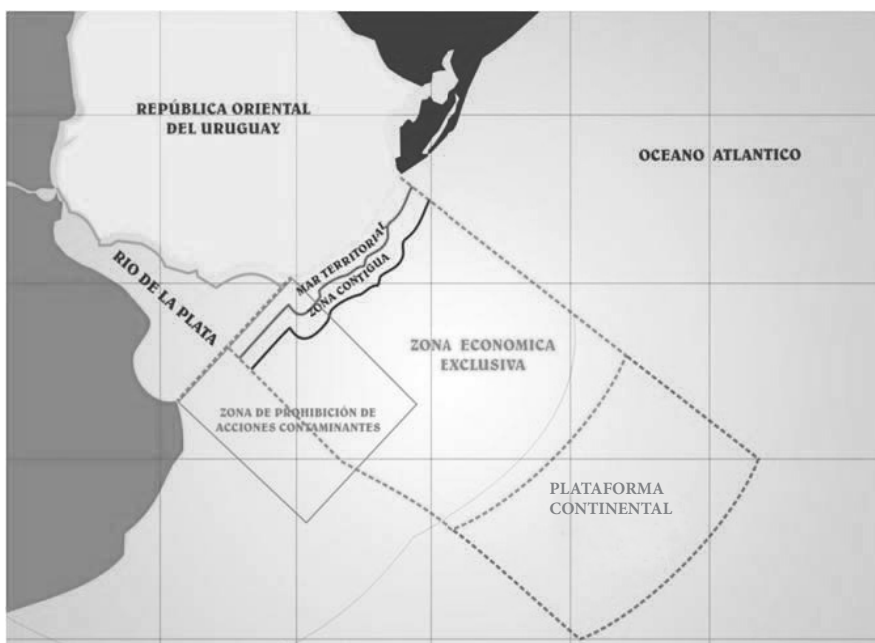


2023

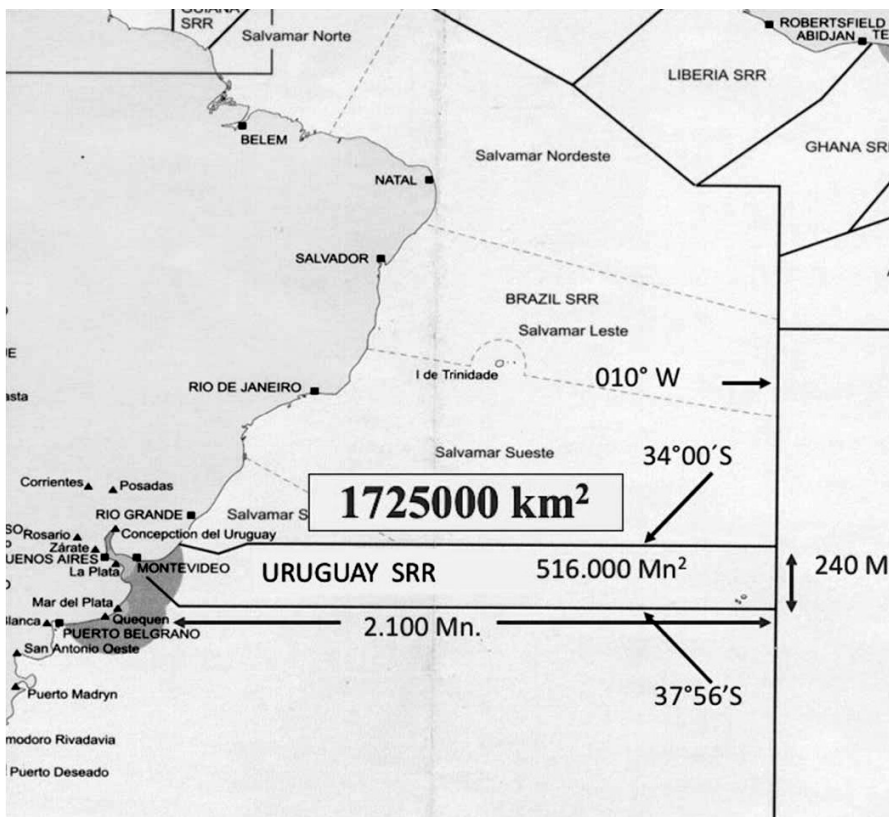
Montevideo - Uruguay

ÁREAS DE JURISDICCIÓN Y RESPONSABILIDAD DE LA ARMADA.

JURISDICCIÓN (Áreas establecidas en la CONVEMAR)



ÁREA DE RESPONSABILIDAD DE BÚSQUEDA Y RESCATE EN EL ATLÁNTICO SUR.



ÍNDICE

A nuestros lectores	7
<i>Misión de incorporación de los guardacostas clase “Protector”</i> Capitán de Corbeta (CG) Nicolás TARAMASCO	9
<i>Aplicación de “offset en defensa”</i> Almirante (R) Alberto CARAMÉS.....	45
<i>Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres</i> Capitán de Navío (R) Yamandú FLANGINI	49
<i>A orillas del Río Similiki</i> Contralmirante (R) Hugo VIGLIETTI.....	53
<i>Un análisis alternativo de la Batalla del Río de la Plata</i> Prof. Daniel ACOSTA Y LARA	63
<i>El Uruguay que pudo ser</i> Prof. Mag. Walter Gabriel VIERA.....	73
<i>La necesidad de un plan de carrera</i> Contralmirante (R) Daniel Héctor NÚÑEZ RODRÍGUEZ.....	87
<i>¿Son realmente necesarios nuevos canales para el Río de la Plata?</i> Capitán de Navío (R) Enrique ALBORNOZ	97
<i>Labor improbus omnia vincit. 150 Años del Dique Mauá</i> Capitán de Navío (R) Raúl RODRÍGUEZ.....	107
<i>Uruguayos circunnavegando el mundo</i> Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN	109

A NUESTROS LECTORES

Habiendo dejado atrás el significativo hito de las 100 ediciones, retomamos con ésta, la 101, el contacto con nuestros lectores con miradas a nuestra historia, así como al presente y propuestas visando el futuro.

En primer lugar, destacamos que con el sustancial apoyo de la Liga Marítima Uruguaya que mucho agradecemos, llevamos adelante el Seminario conmemorativo de nuestra centésima edición. Comunicamos al respecto que razones de espacio y oportunidad, nos obligaron a postergar hasta el próximo número la publicación de las dos ponencias presentadas en dicha ocasión. Esperamos iniciar de este modo un camino de cooperación con quienes compartimos objetivos de difusión e impulso del Uruguay Marítimo.

Continuando con la presentación de diversos temas marítimos y navales de interés, editamos las entregas finales de las series de artículos que hemos venido publicando acerca de “La batalla del Río de la Plata” y de la “capacitación y administración de los Recursos Humanos”.

Asimismo presentamos el trabajo de un Práctico de Río, que nos ilustra sobre la actual situación jurídica y de la navegación y usos de las aguas del Río de la Plata, así como de las perspectivas a futuro en ese espacio acuático.

Respecto a un tema bien distinto pero que consideramos relevante, incluimos un artículo de interés general, que refiere a la dispersión y duplicidad de organismos que se relacionan con los intereses marítimos.

El ya tradicional relato de actividades destacables de la Armada y su personal, nos acerca en esta ocasión a la participación en Operaciones de Mantenimiento de la Paz

Finalizamos este resumen, sugiriendo la lectura del artículo “El Uruguay que pudo ser”. Creemos que aporta información muy

interesante para la reflexión acerca de los procesos del desarrollo de infraestructura en nuestro país.

En lo que hace a temas navales nacionales, es sin dudas merecedora de destaque, la decisión de adquisición de dos OPV tomada finalmente por el Mando Superior de las FFAA. Se ingresa ahora en la etapa técnica y jurídica de la adquisición a concretarse a través de los correspondientes contratos. En relación a ello aportamos a nuestros lectores un interesante artículo publicado originalmente en el semanario “Voces”

El proceso de selección de los buques a adquirir, el “entorno periodístico” en que se viene desarrollando y diversas opiniones personales, han dado lugar a debates en cuanto a las capacidades que aportan las nuevas plataformas.

Después de varios fracasos que abarcan mas de una década, parece que está a punto de concretarse la recuperación de la casi totalmente perdida capacidad de patrulla oceánica.

Situación relevante y que no debería demorarse, si tenemos en cuenta que en junio de 2022, ANCAP adjudicó a empresas extranjeras tareas de prospección petrolera con componente marítimo. Asimismo, se ha anunciado recientemente un llamado para la instalación de granjas eólicas también en nuestro territorio marítimo.

Con modestia pero firme y respetuosa convicción afirmamos que estos hechos, entre otros varios, confirman nuestra prédica de larga data respecto al potencial del “Uruguay Marítimo”. A la luz del material naval disponible, podemos afirmar también que esos emprendimientos y los espacios marítimos en los que se desarrollarán, serán imposibles de controlar en ejercicio de la soberanía nacional en lo jurídico, ambiental, de seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, sin

contar al menos con los buques a incorporar y su sustento presupuestal para la operación y mantenimiento durante su ciclo de vida.

El Sr. Ministro de Defensa Nacional ha confirmado la decisión del Mando Superior en cuanto a la adquisición de los OPV.

Esperamos que en esta instancia sea posible concretar rápidamente y con certezas técnicas la imprescindible incorporación

Con el cierre de este editorial despedimos al amigo Sr. Yuri Gramajo.

Razones personales lo llevan a dejar sus tareas en la Revista. Ante ello, en primer término, queremos manifestarle que lamentamos

su decisión y mucho agradecemos su cooperación y amistad de siempre, en el marco de la camaradería con que trabajamos en nuestra redacción.

Su asesoramiento periodístico, sumado a su conocimiento del área de Seguridad y Defensa han sido para nosotros de mucho valor y seguramente a él recurramos en instancias futuras. Asimismo, y aunque parezca innecesario, le reiteramos que las páginas de la Revista están a su disposición.

Esperando que los contenidos de esta edición hayan resultado de interés, nos despedimos hasta la próxima con cordiales saludos.

LA COMISIÓN EDITORIAL



MISIÓN DE INCORPORACIÓN DE LOS GUARDACOSTAS CLASE “PROTECTOR”

Por el Capitán de Corbeta (CG) Nicolás TARAMASCO



Egresó de la Escuela Naval en diciembre de 2005 como Guardia Marina del Cuerpo General. En los años 2006 y 2007 realizó los viajes de instrucción a bordo del VE “CAPITÁN MIRANDA” y la Fragata A.R.A. “LIBERTAD”.

Como Oficial Subalterno prestó servicios en el R.O.U. 34 “AUDAZ”, Servicio de Electrónica de la Armada, R.O.U. 22 “OYARVIDE”, Es-

cuela Naval y R.O.U. 31 “TEMERARIO”.

Entre los años 2008 y 2009 realizó el curso de Especialista en Radares de Buque en la República Popular China. En el año 2010 Navegó en comisión en la Operación de Ayuda Humanitaria a la República de Haití a bordo del R.O.U. 04 “GENERAL ARTIGAS” y en los años 2011 y 2012, participó en las operaciones ANTARKOS XXVIII y XXIX a bordo del R.O.U. 22 “OYARVIDE”.

Ascendió a la jerarquía de Capitán de Corbeta el 1º de febrero de 2019. Como Oficial Jefe se desempeñó como Jefe de los Departamentos de Navegación e Instrucción a bordo del Velero Escuela “CAPITÁN MIRANDA” y Comandante del Guardacostas “PAYSANDÚ”.

El 15 de junio de 2022 asume como Comandante del Grupo de Tarea 40.01 en la misión de incorporación de los Guardacostas clase “PROTECTOR” y el 1º de setiembre de ese mismo año asume como Comandante del Guardacostas “RÍO ARAPEY” donde presta servicios hasta la actualidad.

INTRODUCCIÓN

Durante el año 2020 el Estado Uruguayo, a través de la Armada Nacional, había iniciado negociaciones para la adquisición de tres Guardacostas clase “Protector” que serían donados por la Guardia Costera de los Estados Unidos de América para nuestro país.

A mediados del 2021, en una reunión con el Comandante de las Fuerzas de Mar, se nos informa que la incorporación de los Guardacostas clase “Protector” era un hecho y que había que traerlos navegando, lo que implicaba la desactivación de algunas Unidades Flotantes y la designación de las tripulaciones para dotar los nuevos buques e incorporarlos a nuestra Flota.

El 26 de octubre del 2021 fui designado por el Mando Naval como Jefe de Misión

para la incorporación de los Guardacostas clase “Protector”. Recuerdo muy bien que inmediatamente sentí un gran orgullo pero al mismo tiempo, como no puede ser de otra manera, una inmensa responsabilidad, la misma responsabilidad que me impulsa a contar esta historia con la difícil tarea de intentar reflejar las vivencias de los 35 tripulantes que tuvimos la suerte de participar en esta misión, si es que de suerte se trata.

Cabe destacar que las tripulaciones fuimos la “punta del iceberg” de todo el Personal Superior y Subalterno que trabajó en forma silenciosa y comprometida para que la adquisición de estos tres buques se hiciera realidad, espero que se sientan reflejados en este artículo y sepan que siempre fuimos conscientes de que sin todo su trabajo esto no se podría haber concretado.



SELECCIÓN DE LAS TRIPULACIONES

Una vez definido que los buques debían ser navegados desde Baltimore hasta Montevideo y designadas por el Mando Naval las tres planas mayores, debíamos seleccionar al Personal Subalterno para completar las tripulaciones. Lo primero que hicimos fue consultar cómo eran tripulados los buques en Estados Unidos y adaptarlo a la misión que teníamos. Fue así que definimos los puestos que debíamos ocupar y la organización de la guardia en navegación y en puerto que pensábamos era la adecuada para esta misión.

R.O.U. 14 “RIO ARAPEY”	
COMANDANTE	CC (CG) Nicolás TARAMASCO
DETALL	TN (CG) Rodolfo CUÑARRO
JEMAQ	TN (CIME) Guillermo FONSECA
CUBIERTA	
CONTRAMAESTRE	CP (MAR) Hector GOMEZ
PATRON	CS (MAR) Camilo COTELO
CONDESTABLE	CP (MAR) Ascención GONZALEZ
RT	CS (COM) Rúben TEJERA
COCINERO	MP (SUP) Julio RAMIREZ
MÁQUINAS	
MOTORISTA	SOP (MOT) José SAPPÍA
MOTORISTA	MP (SUP) Victor LOPEZ
ELECTRICISTA	MP (MOT) Mathias ALMADA
EXTRA UNIDAD	
BUZO	

R.O.U. 15 “RIO DE LA PLATA”	
COMANDANTE	CC (CG) Richard PEREZ
DETALL	TN (CG) Matias RAMALLO
JEMAQ	TN (CIME) Martin VARELA
CUBIERTA	
CONTRAMAESTRE	SOP (MAR) Rudy PIRIZ
PATRON/BUZO	CP (MAR) Ruben GIMENEZ
CONDESTABLE	MP (SUP) Leandro RIBERO
RT	CS (COM) Jose LOPEZ
COCINERO	MP (SUP) Gonzalo OLIVERA
MÁQUINAS	
MOTORISTA	SOS (MOT) Fernando IGLESIAS
MOTORISTA	CS (MOT) Matias DA SILVA
ELECTRICISTA	MP (SUP) Victor PEREZ
EXTRA UNIDAD	
NURSE	MP (TP) Anthony DO CANTO

R.O.U. 16 “RIO YAGUARON”	
COMANDANTE	CC (CG) Paolo FERNANDEZ
DETALL	TN (CG) Nelson STABILE
JEMAQ	TN (CIME) Marcelo PEREZ
CUBIERTA	
CONTRAMAESTRE	SOS (ARM) Mario MARZET
PATRON	MP (SUP) Mauro ARAUJO
CONDESTABLE	MP (ARM) Hugo VALENTIN
RT	CP (COM) Ricardo FAGUNDEZ
COCINERO	MP (SUP) Bryan GONZALEZ
MÁQUINAS	
MOTORISTA	SOS (MOT) Germán SCARAFFONI
MOTORISTA	CS (MOT) Roberto BENTANCUR
ELECTRICISTA	CP (ELE) Sergio LEAL
EXTRA UNIDAD	
ELECTRÓNICO	SOC (ELA) Carlos SERRANO

Cada Comandante con su Plana Mayor eligió a su equipo, teniendo como prioridad la selección del Personal Subalterno perteneciente a los Guardacostas que se desafec-

tarían con esta incorporación. Sabiendo que esta era una tarea clave fuimos muy cuidadosos con los tripulantes seleccionados ya que no solo debían ser competentes en su puesto sino también tener un buen comportamiento para representar a la Armada en una misión en el exterior y además tener jerarquías adecuadas y personalidades compatibles para lograr tener un equipo que estuviera a la altura de los desafíos que tendríamos por delante.

No fue una tarea sencilla y hasta último momento hubo cambios, en un ambiente de gran incertidumbre en donde algunos voluntarios cambiaban de opinión y dejaban de serlo, todos superaron el test de drogas y los exámenes odontológicos pero los resultados de los exámenes médicos que nos iban llegando dejaban afuera a algunos de los tripulantes seleccionados.

En ese momento seríamos 36, 11 de las dotaciones fijas de cada unidad y 3 extra unidad que serían un electrónico, un médico y un buzo de primera. Un momento de gran dificultad en la selección de los tripulantes para la misión fue cuando se nos informó que por problemas presupuestales solo podríamos viajar 34 tripulantes y que los otros 2 serían incorporados cuando los 3 buques arribaran al puerto de Miami. Esto nos llevó a un complejo análisis sobre qué priorizar pero finalmente la decisión del mando fue que el electrónico viajara a la totalidad de la misión y que luego incorporáramos al buzo y al médico durante nuestro tránsito.

FASE 1: ALISTAMIENTO Y ADIESTRAMIENTO PREVIO AL DESPLIEGUE

Esta etapa se desarrolló con una enorme carga administrativa, un intenso cronograma de cursos y gran desgaste del personal, sabiendo además que lo que venía por delante iba a ser una tarea aún más compleja. Una

vez firmada la *Letter of Offer and Acceptance* (LOA), comenzaron los trabajos de Dique de los buques en Estados Unidos. Para la supervisión de dichos trabajos se encontraba el Agregado Naval en los Estados Unidos de América que en ese momento era el CN (CG) Juan ACOSTA y posteriormente fue relevado por el CN (CG) Rodolfo GROLEIRO, y además el CN (CIME) Rodrigo MARQUES quien se encontraba en Baltimore como Comandante de Misión supervisando el avance de las tareas de Dique. Nuestra comunicación con ellos era prácticamente diaria y para nosotros que nos encontrábamos en un duro período de alistamiento era muy motivante ir conociendo el avance del proyecto a través de las imágenes que nos enviaban.

El proceso de adiestramiento previo al despliegue consistió en la realización de diversos cursos en un corto período de tiempo como son los pre embarque, inglés, control de averías de la US Navy, navegación y equipamiento de puente para el personal subalterno, electricidad y motores MTU, GMDSS y cuidados médicos. Como ocurrió a lo largo de toda la misión, se recibió gran apoyo de los diferentes mandos de la Armada colaborando permanentemente para tener un alto grado de alistamiento que a la postre sería muy valorado por los instructores americanos.

La clave en esta fase era prever y gestionar, con la información y presupuesto disponible, la máxima cantidad de cosas que fueran útiles para el exitoso cumplimiento de la misión con la dificultad de que todos los oficiales que participaríamos en la misma estábamos en unidades diferentes con horarios y tareas distintas por lo que las reuniones de coordinación eran escasas y la mayoría de ellas en forma virtual. Nuestra principal incertidumbre era la fecha del despliegue, que sufrió múltiples retrasos debido a las gran-



des dificultades logísticas que estaba teniendo el proceso de reactivación de los buques en Estados Unidos.

La mayor preocupación se dio cuando producto de los sucesivos retrasos se nos informó que nuestro despliegue sería en el mes de julio y la zarpada prevista de los buques sería en el mes de setiembre, eso haría que tuviéramos que navegar por el Atlántico Norte y Caribe en la fase más activa de la temporada de huracanes donde preveíamos que tendríamos grandes dificultades. A eso se le sumaba que, como producto de la guerra entre Rusia y Ucrania, el precio de los combustibles no paraba de subir y eso impactaba en todos los cálculos logísticos que teníamos. Una vez que se determinó que esa sería nuestra realidad y que la fecha de despliegue no podía ser modificada, toda

nuestra planificación se realizó en función a ese escenario donde sabíamos que debíamos prestarle mucha atención a todos los puertos alternativos y a los posibles fondeaderos para afrontar la adversidad de los huracanes.

El otro factor que nos preocupaba por esos días era que la información que nos llegaba de Estados Unidos indicaba que los trabajos de dique para la reactivación de los buques estaban retrasados y que tenían grandes dificultades para la obtención de la pintura gris con que debían ser pintados los buques, y parte del equipamiento electrónico acordado no podría ser instalado, por lo que preveíamos que cuando llegáramos a Baltimore los buques no estarían listos para nuestro adiestramiento, lo que sumaría otra dificultad.

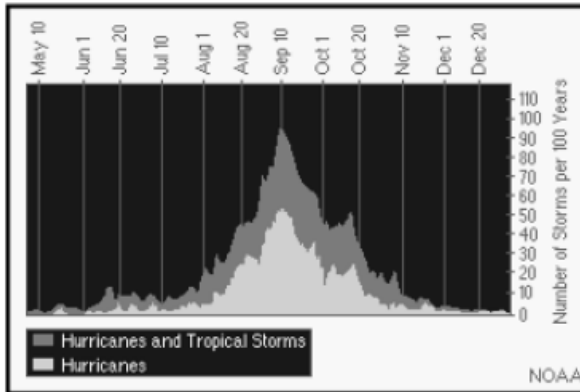


FIGURE 16: Frequency of tropical cyclone activity in the Atlantic Basin.

Climatological Tracks & Genesis Regions

As shown in FIGURE 16, middle August through late October is usually the most active period for tropical cyclones in the North Atlantic basin with September 10th being the peak of the season. FIGURES 17a-f show the general pattern of preferred locations for tropical cyclone development and the climatological average tracks these systems often take through the North Atlantic.

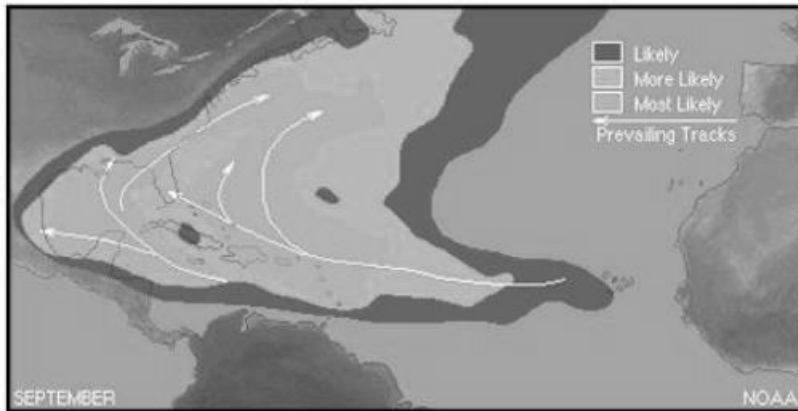


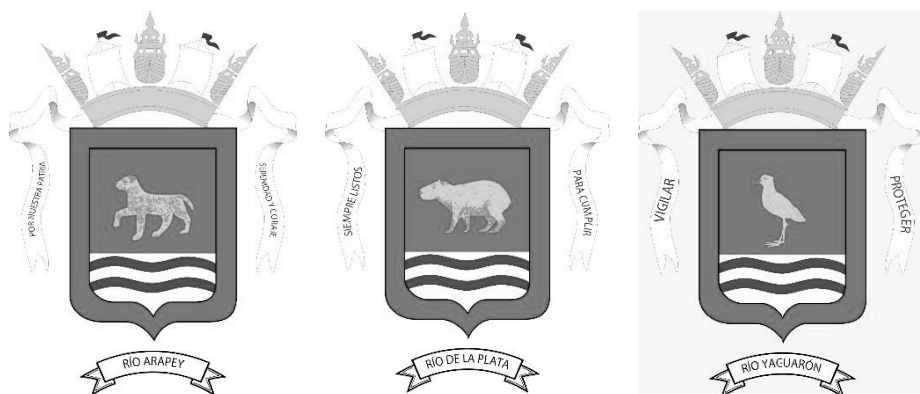
FIGURE 17d: Tropical cyclone climatological tracks & development regions for September.

Este escenario de problemas logísticos, incertidumbre e imprevistos no es diferente a lo que estamos acostumbrados así que teníamos las herramientas para afrontar estos problemas con optimismo y con la seguridad de que podíamos encontrarle la solución a todo. En el correr del alistamiento para el despliegue hicimos un par de reuniones presenciales con todos los tripulantes para contarles cómo venía desarrollándose la misión y para poder evacuar las dudas que naturalmente surgen en todos estos procesos.

Fue así que con el paso de los días poco a poco se fue despejando la niebla y nos acercábamos cada vez más al día del despliegue

para comenzar la fase 2 de la misión, adiestramiento e incorporación de los Guardacostas clase Protector.

Una de las tareas de esta fase fue la de la elección de los nombres y creación de las heráldicas de las nuevas Unidades. Los nombres fueron determinados por el Ministerio de Defensa Nacional y una vez conocidos comenzamos a trabajar en el diseño y descripción de las heráldicas. Para ello contamos con la colaboración honoraria del Licenciado en Ciencias Históricas Juan Carlos Luzuriaga que trabajó comprometidamente en los diseños así como también con el apoyo de Relaciones Públicas de la Armada.



FASE 2: ADIESTRAMIENTO E INCORPORACIÓN

El despliegue se realizó en dos tandas, primero viajé yo a efectos del relevar al CN (CIME) Rodrigo MARQUES para poder tener un tiempo que nos permitiera una continuidad en el control de los trabajos efectuados hasta ese momento. Esto fue muy enriquecedor porque, de forma intensiva y en muy pocos días pude hacerme de información muy valiosa que sería clave para entender la dinámica de la forma de trabajo y así poder tomar decisiones acertadas que posteriormente afectarían el adiestramiento y alistamiento de los buques. Recuerdo que los instructores de la Guardia Costera estaban muy preocupados

porque con el tiempo y presupuesto disponible no sabían si íbamos a poder completar el adiestramiento, ellos venían de una experiencia previa con una tripulación Ucraniana en la que realmente les había costado la transmisión del conocimiento.

Finalmente, luego de un gran trabajo en la fase I, el 14 de julio de 2022 arriban las tripulaciones a la ciudad de Baltimore, dando comienzo a la Fase 2, adiestramiento e incorporación.

Apenas arribaron las tripulaciones hubo un mínimo tiempo de adaptación en el que conocieron el hotel donde estaríamos alojados por los próximos 2 meses; luego hubo una charla introductoria a cargo de la Manager del caso, la señora Anjulie Haynes que





sería una referente fundamental para el éxito de la misión y a la que le agradecemos infinitamente todo el trabajo realizado. Luego de esta adaptación y conocimiento inicial, comenzó rápidamente el adiestramiento no sin antes conocer por primera vez nuestras nuevas Unidades.

El adiestramiento tuvo una duración de 7 semanas, de extensas horas de trabajo y el

alistamiento de las Unidades se realizó en forma paralela, demandando horas extras incluso en los fines de semana.

La modalidad era la siguiente, un instructor explicaba un sistema o procedimiento en el salón de clases en idioma inglés con traducción simultánea al español, luego se concurría a los buques a ver lo que nos explicaron y se repasaba paso a paso la maniobra. Para finalizar cada instrucción, nuestro personal realizaba el procedimiento sin ayuda de los instructores.

La gran facilidad es que el salón de clases estaba ubicado a pasos de donde estaban atracados los buques, lo que hacía que el adiestramiento fuese muy dinámico. Debido a que teníamos algunas diferencias en los procedimientos, tuvimos que adaptar lo que ellos hacían a cómo lo realizábamos nosotros, la diferencia principal radicaba en que

Misión de incorporación de los guardacostas clase “Protector”

Updated 27Jun22 Jul 18-22 Jul 25-29 Aug 1-5 Aug 8-12 Aug 15-19 Aug 22-26 Aug 29-Sep 2 Sep 5-9									
	Week 1	Week 2	Week 3	Week 4	Week 5	Week 6	Week 7	Week 8	
Monday	CTD Intro, Electrical Safety, PPE, Egress, Material Conditions	Basic Firefighting Equipment (portable equipment, SCBA, PPE donning), Demonstration	MainSpace Fire Drill, Drill Make ups, Man Overboard Review, Special Sea Detail, Navigation Brief	Alarm Panel/and TLI, Emergency Steering, Gyrocompass, Radar/ECG, Underway Preps	Cutter Boat Overview, Winch Control, Launch and Recovery Overview	Launch and Recovery Review, Boat Training, Underway Preps	Underway Preps	Loadout/Review as necessary/Make-Up	
				Alarm Panels and TLI, Emergency Steering, Underway Preps	Reduction Gears, Shafts, Props	Diesel Generators, Switchboard and Electrical Distribution Review, Underway Preps	Underway Preps	Loadout/Review as necessary/Make-Up	
Tuesday	Import Rounds, DC Drawings, Fireman, CO2	Basic Firefighting, W/GO, Boundaries, Investigators, Flooding Plugging and Patching, Demonstration	Review, Underway Preps	Underway Crew 1	Launch and Recovery Review, Boat Training, Towing, Underway Preps	Underway Crew 1	Graduation Prep	Sail Away Date	
			Review, Starting Schedules, Underway Preps	Switchboard, Electrical Distribution, Generators	BECCES, day/ord, Underway Preps	Review Auxiliary Systems, Reverse Osmosis Water Molder			
Wednesday	PS & P100, Educators, installed Bilge, Demonstrations, DC Inverters	Drill Overviews, Main Space Fire Doctrine, MSFD walkthrough	Underway Crew 1/2	Underway Crew 2	Underway Crew 3	Underway Crew 2	Graduation		
			F/O System Review, Steering System	Switchboard, Electrical Distribution, Generators	Launch and Recovery Review, Boat Training	Review Auxiliary Systems, Reverse Osmosis Water Molder			
Thursday	Potable Water System, Grey Water System, Sewage System, Auxiliary Systems	MainSpace Fire, Flooding Drill, Alpha Fire Drill	Underway Crew 3	Underway Crew 3	Underway Crew 2	Underway Crew 3	Final Review/Make Up Day		
			Underway Crew 3	Switchboard, Electrical Distribution, Generators	Launch and Recovery Review, Boat Training	Review Auxiliary Systems, Reverse Osmosis Water Molder			
Friday	F/O System, Generators, Switchboard, 24 VDC Power, Demonstration	Drill Overviews, Man Overboard, Abandon Ship, Deck Equipment	MTU Theories	MTU Main Diesel Engines	Underway Crew 3	Boat Training, Battery Charging, Anti-Polluting System	Final Review/Make Up Day		
					Launch and Recovery Review, Boat Training				
Key	All Hands Training	Engineering Training	Command & Control/Deck/Operations Training	Underway					

los americanos dotan esta clase de buques enteramente con personal subalterno o con un solo oficial moderno.

Los instructores tenían mucha experiencia en esta clase de buques y gran disponibilidad para responder nuestras interrogantes. Las primeras dos semanas del curso fueron utilizadas para conocer todos los sistemas de los buques y los procedimientos de emergencia, sobre todo el procedimiento de lucha contra incendios y control de averías.

Para esa altura los instructores ya se habían dado cuenta de que éramos tripulaciones profesionales formadas y pudimos avanzar rápidamente en todas las cuestiones básicas, adquiriendo de esta forma los conocimientos específicos que se aplican a este tipo

de plataformas. Luego del adiestramiento en los sistemas básicos y los procedimientos de emergencia, el personal fue dividido por especialidad en dos grandes grupos: Cubierta y Máquinas.

El equipamiento de los buques tiene una tecnología basada sobre todo en la electrónica, por lo cual se requería gran atención. Todo el equipamiento electrónico del puente fue instalado por una empresa (Virginia Electronics) que se encontraba a nuestra disposición para capacitarnos en el mismo.

Como complemento al adiestramiento formal, se realizó actividad física en forma regular aprovechando las instalaciones deportivas, especialmente la piscina donde se hicieron adiestramientos de natación por



Unidad. Además, se realizaron paseos culturales a las ciudades de Washington DC, Nueva York, Filadelfia y Delaware.

Prueba de mar: La prueba de mar fue parte del proceso de reactivación de los buques ya que pasaron mucho tiempo parados y a causa de ello muchos de los sistemas presentaban fallas que se fueron corrigiendo a medida que eran detectadas.

La primer prueba de mar se realizó a bordo del R.O.U. 14 “Río Arapey” a cargo del personal de la Guardia Costera y en la que participó la Plana Mayor designada como dotación del buque. El objetivo principal de

esta prueba era alcanzar las 2100 RPM y verificar el correcto funcionamiento de todos los equipos. La misma resultó muy satisfactoria y a pesar de no haber podido alcanzar el objetivo de navegar a máximas RPM, sí se pudo navegar a velocidad crucero sin inconvenientes.

Nos encontrábamos alojados en el hotel MITAGS, a 15 minutos del dique en auto donde se encontraban los buques y se desarrollaba todo el adiestramiento, es un hotel diseñado para conferencias e instrucción de la Marina Mercante donde pudimos coordinar la visita a uno de los mejores simuladores de navegación del mundo.





Como no podía ser de otra manera, el adiestramiento no fue una tarea para nada sencilla. Con una sensación térmica de 50°C y con el aire acondicionado de los buques fuera de servicio, el adiestramiento a bordo era muy exigente a nivel físico, provocando desmayos ocasionales que intentábamos prevenir con una buena hidratación y permaneciendo a bordo el tiempo indispensable para el adiestramiento. El otro factor que dificultaba nuestra tarea era que los buques estaban muy lejos de estar en “*Safe to sail conditions*” ya que nuestro prematuro arribo hizo que las tareas de reactivación de las unidades se superpusieran con el adiestramiento. Debido a las limitaciones del presupuesto, los mismos instructores eran parte

del equipo de reactivación de las Unidades. Igualmente, como toda dificultad es una oportunidad, decidimos ser proactivos en el alistamiento y reactivación de las Unidades lo cual resultó positivo para adquirir todos los conocimientos necesarios para afrontar la difícil misión del traslado.

Como Comandante del Grupo de Tarea tenía reuniones de avance semanales en las cuales era informado del cronograma de trabajos y tuve la oportunidad de dar nuestra opinión sobre lo que entendíamos debía ser realizado para que las tres tripulaciones de los buques estuvieran confiadas en el éxito de la tarea que teníamos por delante. En las últimas reuniones contamos con la participación activa del Agregado Naval, CN



(CG) Rodolfo GROLERO, quien nos apoyó constantemente para lograr un grado de adiestramiento y alistamiento adecuado de las Unidades.

Esta fase fue altamente estresante, con un interminable listado de tareas, trabajando en equipo en la forma más coordinada posible, priorizando y resolviendo una innumerable cantidad de problemas. Solo tengo palabras de agradecimiento con todas las tripulaciones, especialmente con los otros dos Comandantes, camaradas y amigos de los que siempre sentí su opinión sincera y leal pero por sobre todo un apoyo incondicional. Éramos conscientes de que el éxito de la ejecución de la misión estaba en la planificación, alistamiento y adiestramiento de las Unidades y el Personal y trabajamos en función de eso, alineando todas nuestras acciones con el objetivo de zarpar de Baltimore y arribar a Montevideo con todo el personal en perfectas condiciones sanitarias y con el material en el mejor grado de alistamiento posible.

Debido a que la ROU 15 y ROU 16 no estuvieron listas hasta la última semana previa a nuestra zarpada, todas las navegacio-

nes de adiestramiento se hicieron a bordo de la ROU 14 por lo que debía escuchar la siguiente frase en forma recurrente: “Hermoso día para navegar en lancha ajena”.

Con el correr de las semanas nos encontrábamos cada vez más y mejor preparados para la fase final de nuestra misión, se acercaba la fecha de la zarpada en forma estrepitosa pero antes debíamos realizar la ceremonia de abanderamiento, un detalle no menor.

CEREMONIA DE ABANDERAMIENTO

El 1° de setiembre de 2022, a una semana de la zarpada, se realizó la ceremonia de abanderamiento de las nuevas unidades. La misma se realizó como establece nuestro Ceremonial Naval y contó con la presencia destacada del señor Embajador de la República Oriental del Uruguay en los Estados Unidos de Norteamérica, el señor Comandante en Jefe de la Armada y autoridades de la Guardia Costera de los Estados Unidos. Además se realizó una entrega de certificados que acreditaban la finalización del adiestramiento de las tripulaciones.

Palabras alusivas

“Señor Embajador de la República Oriental del Uruguay en los Estados Unidos de Norte América, Señor Comandante en Jefe de la Armada, Autoridades de la Guardia Costera de los Estados Unidos de Norte América, Oficiales Superiores, Jefes y Subalternos, señoras y señores:

Es con mucho orgullo y satisfacción que tomo la palabra en esta ceremonia, quizás una de las ceremonias más gratificantes para una Marina Militar, el incorporar nuevos buques a nuestra flota.

Le damos la bienvenida a los Guardacostas R.O.U. 14 “RÍO ARAPEY”, R.O.U. 15 “RÍO DE LA PLATA” y

R.O.U. 16 “RÍO YAGUARÓN”. Comenzamos a escribir, a partir de hoy, un pequeño párrafo en la rica historia de nuestra Armada. Agradecemos al Mando Naval quien nos dio la oportunidad de ser seleccionados y que seamos los protagonistas de esta misión, eso nos obliga a estar a la altura de las circunstancias, ya que la fase más compleja y dura de nuestra derrota nos espera en los próximos meses, el traslado de estos buques desde la ciudad de Baltimore hasta la Base Naval TN Carlos Machitelli, en el Puerto de Montevideo.

Me gustaría dirigirme en primera instancia a las Autoridades de la Guardia Costera de los Estados Unidos, quienes han hecho posible la transferencia de estos buques a la Armada Nacional de Uruguay:

Authorities of the US Coast Guard and the Foreign Military Sales, on my behalf and that of my crew, we thank you for your professionalism and friendship, we are enriched by this unique military experience, both technically and culturally.

I know you understand the significance of these three small patrol boats, despite their size, the message we are carrying back

home is very big, these three ships represent one of many waypoints in our route towards a better and more capable Navy. Some times in life you just need an opportunity to demonstrate what you are capable of, and you have given us an opportunity.

This project was not easy, it was a big challenge, far more complex than what meets the eye. Where resources presented limitations, that you overcame with sound and innovative ideas coupled with long hours of diligent team work.

It would be unjust not naming every one of you that are present here today. We depart being better sailors and taking all that we’ve learned home to multiply this knowledge. As we say in our tactical Signal BZ! Well done and thank you once again.

Para finalizar me voy a dirigir a las tripulaciones de los tres Guardacostas R.O.U. 14 “RÍO ARAPEY”, POR NUESTRA PATRIA SERENIDAD Y CORAJE. R.O.U. 15 “RÍO DE LA PLATA” SIEMPRE LISTOS PARA CUMPLIR Y R.O.U. 16 “RÍO YAGUARÓN” VIGILAR Y PROTEGER... Les recuerdo, una vez más nuestra misión:

“ALISTAR TRIPULACIONES Y COORDINAR LAS ACCIONES CORRESPONDIENTES A FIN DE INCORPORAR Y TRASLADAR TRES BUQUES CLASE PROTECTOR DE LA GUARDIA COSTERA PARA LA ARMADA NACIONAL”.

Somos tres buques con una sola misión...

Por nuestra patria, tengamos la serenidad para mantener la calma en momentos de dificultad y el coraje para afrontar el riesgo que implica esta misión. Estemos siempre listos para cumplir como demanda nuestra profesión y llevemos estos tres buques a casa para poder vigilar y proteger el mar, que es nuestro futuro y patrimonio de todo el Uruguay.

Muchas gracias”

Ese mismo día, finalizada la ceremonia, se retomaron los preparativos finales para nuestra zarpada ya que en los próximos 6 días los buques debían quedar listos para hacerse a la mar. A pesar de que el adiestramiento había finalizado y que los buques se consideraban listos, la realidad era que aún faltaba mucho por hacer, así que estos últimos días fueron especialmente duros.

La intensidad del alistamiento final perduró hasta la madrugada del día de la zarpada donde finalmente logramos hacer funcionar los teléfonos satelitales y nuestra interminable lista de tareas estaba completamente tachada, nos encontrábamos listos para iniciar la fase más compleja de nuestra misión, el traslado de las unidades. La noche previa a la zarpada nos quedamos a dormir por primera vez en nuestras unidades no sin antes juntarnos por la noche y agradecer el trabajo y la actitud de todos, se podía percibir alguna incertidumbre sobre si estábamos realmente listos para tamaña empresa y se intentó transmitir un mensaje de seguridad, de confianza en el adiestramiento que habíamos realizado, en cuidarnos entre todos y dar lo mejor y que ningún buque que tuviera un problema quedaría solo y siempre nos apoyaríamos entre todos. “Estén confiados y nos vemos todos nuevamente en Charleston”. La meteorología no era la mejor, la navegación sería dura, lo que no sabíamos era que rápi-

damente la realidad nos golpearía y deberíamos comenzar a tomar decisiones acertadas para asegurar el éxito de la misión.

FASE 3: TRASLADO DE LAS UNIDADES PIERNA 1: BALTIMORE – PORTSMOUTH

Finalmente luego de tanto esfuerzo llegó el día, 8 de setiembre de 2022. Durante la madrugada previa estuvimos trabajando en la programación de los teléfonos satelitales y finalmente esa mañana quedaron en funcionamiento, sin estos teléfonos funcionando en perfectas condiciones quizás se hubiese demorado nuestra zarpada pero por suerte esto no fue así y logramos cumplir con nuestro primer objetivo de la fase 3 que era zarpar en perfectas condiciones. La plataforma que nos generaba más dudas era la ROU 16, no porque hubiese faltado trabajo en el alistamiento de la Unidad sino debido a que fue la última en salir de Dique y la tripulación había hecho nada más que un par de navegaciones a bordo. Si bien teníamos muchas dudas de cómo se comportarían los buques, también nos daba confianza que de la Guardia Costera nos decían que un Shiprider experimentado en este tipo de unidades navegaría con nosotros y también que un Guardacostas clase protector nos acompañaría hasta la salida del Chesapeake; finalmente nada de



Misión de incorporación de los guardacostas clase "Protector"





esto sucedió pero igualmente sí sirvió para darnos confianza. Siempre hay algo más que se puede hacer o incluso se puede hacer algo mejor, pero tener una fecha de zarpada era importante para priorizar los esfuerzos y concretar las tareas, así que sin más rodeos logramos zarpar en el día previsto.

La meteorología no era la mejor debido a que nos encontrábamos en el momento de mayor actividad de la temporada de huracanes sumado al fenómeno de la niña, es así que a causa del pasaje y estacionamiento momentáneo del Huracán EARL, la altura de la ola a la salida del Chesapeake sería del entorno de los 3 mts.

El shiprider nunca se pudo concretar e inicialmente nos acompañó una Unidad de la Guardia Costera pero luego de la foto de rigor, al pasar el Bay Bridge, tuvo un proble-

ma de máquinas y debió abandonarnos así que rápidamente estábamos por “las nuestras” si bien teníamos la tranquilidad de que un equipo de expertos de la Guardia Costera nos acompañaba por tierra hasta el puerto de Miami.

Embarcaron 2 prácticos en cada buque debido a que teníamos una larga navegación por el Chesapeake antes de salir al Atlántico, por supuesto como el destino tenía previsto, en el segundo en que quedamos solos se comenzaron a dar una sucesión de hechos que hicieron que debiéramos replanificar nuestra ida a Charleston. La ROU 16 comenzó a tener problemas en los generadores, lo que resultó en que nuestra ETA al desembarque de los prácticos, a la salida del Chesapeake, se retrasara, así que los íbamos a tener que desembarcar por la noche.

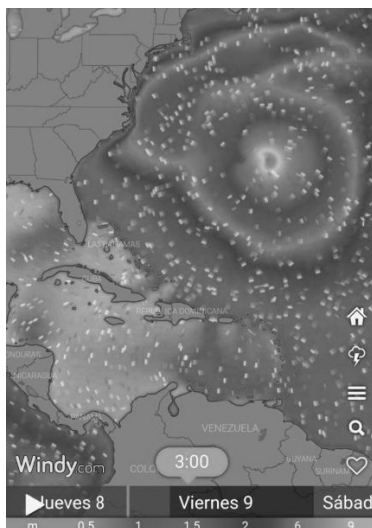


En suma, esta era nuestra primera navegación sin personal de la Guardia Costera a bordo, el buque que iba a acompañarnos tuvo que maniobrar independientemente y se fue, debíamos navegar por primera vez en la noche, el pronóstico más actualizado de las condiciones meteorológicas a la salida del Chesapeake era malo, no teníamos certeza de la autonomía del combustible debido a nuestra falta de experiencia en navegaciones tan largas, debíamos desembarcar a los prácticos en duras condiciones por la noche, la ROU 16 presentaba recurrentes problemas de máquinas y la recomendación de los prácticos era permanecer fondeados en el Chesapeake hasta que el huracán prosiga su trayectoria al norte y disminuya la altura de la ola. Fue en base a estos elementos que decidimos no continuar nuestra derrota a Charleston e ingresar al puerto de Portsmouth, base de la Guardia Costera donde podíamos reabastecernos de combustible y permanecer hasta que las condiciones fueran favorables para continuar con nuestra derrota.

En la toma de esta decisión, como sería una constante en toda la misión, recibimos gran apoyo del Comando de la Flota y del Comando de las Fuerzas de Mar, lo cual

ayudó a reforzar nuestras intenciones de minimizar el riesgo hasta que progresivamente fuéramos ganando mayor confianza en las plataformas y en nosotros mismos.

Como habíamos previsto, esta sería la fase más dura de nuestra misión pero esta primera pierna fue fundamental para ganar confianza, sentir el apoyo del mando en nuestro criterio para la toma de decisiones, apreciar definitivamente el apoyo de la Guardia Costera para poder permanecer el tiempo necesario en sus bases y navegar con seguridad. Esta primera pierna fue clave para afrontar todo lo que vino después, 14 piernas más, 14 desafíos.



PIERNA 2: PORTSMOUTH – CHARLESTON

Luego de reabastecernos de combustible y ya con un pronóstico meteorológico más favorable se decide zarpar rumbo al puerto de Charleston donde de acuerdo a nuestro nuevo plan, cargaríamos combustible, descansaríamos una noche para zarpar al otro día retomando nuestro itinerario original sin alteraciones. Para lograr este objetivo de “enganchar” nuestro itinerario original y así mantener todas las coordinaciones realizadas con los puertos, debíamos navegar a velocidad crucero, 13 nudos, por lo cual el consumo de combustible también era una preocupación sumado a que si bien el meteo había mejorado, sabíamos que el Huracán Earl todavía nos dejaba una altura de ola a la que no nos habíamos enfrentado hasta el momento y no sabíamos exactamente cómo se comportarían las unidades.

Fue así que salimos por fin al Atlántico y realizamos una navegación con bastante normalidad, navegábamos en formación en columna alternada, siempre en alcance visual y en contacto de radio VHF permanente. Milla a milla íbamos ganando confianza, realizando los ejercicios de diversas emergencias

para estar con los procedimientos frescos en caso de que alguna desgracia ocurriese. Así pasamos la primera noche donde quedó claro que el descanso no sería de alta calidad. A pesar de que el mar afectó la condición sanitaria de todo el Personal, nunca nadie dejó de cumplir con su tarea lo que fue un aspecto fundamental para el exitoso cumplimiento de la misión.

Lo más destacado de esta pierna fue nuestro arribo al puerto de Charleston, llegamos por la tarde, faltando pocos minutos para el ocaso y embarcó un solo práctico a bordo de la ROU 14, nos dio indicaciones precisas pero olvidó comentarnos un pequeño detalle que rápidamente marcó nuestro atraque, una muy fuerte corriente que limitaba nuestra maniobra. A esa altura todavía no teníamos gran experiencia en los atraques por lo que nos costó bastante tiempo la maniobra pero finalmente logramos atracar los tres sin novedad. Como ya fue mencionado a efectos de retomar nuestro itinerario teníamos planificada la recarga de combustible para esa misma tarde y zarparíamos al día siguiente con las primeras luces.

Debido a que el muelle en el que estábamos no soportaba el peso de un camión no tuvimos otra opción que coordinar la carga



TECHNO DIVE S.A

Desde 1987 brindando soluciones a armadores e industria.



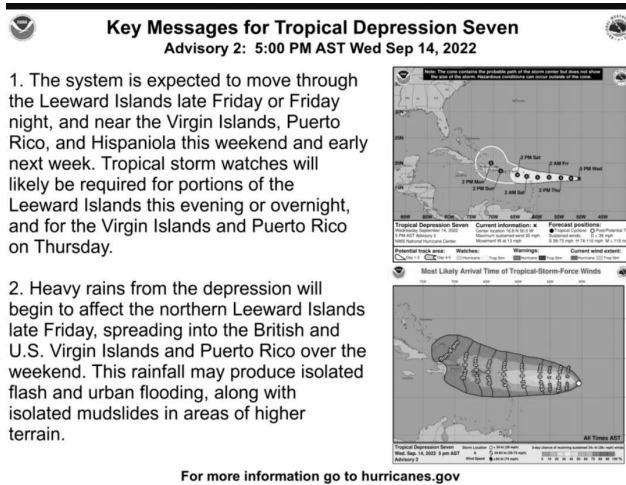
+598 2 924 0121 / info@technodive.net

**POR PRIMERA VEZ EN SU HISTORIA
EL PUERTO DE MONTEVIDEO
MOVIÓ EN UN AÑO
MÁS DE 1.000.000 DE TEUS**



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay





de combustible por chata. Cuando llegó nos parecía de un tamaño muy exagerado para las dimensiones de nuestros buques, “Esta chata es para un portaviones”, y no solo preocupados por su tamaño sino también porque cuando se comunicó el patrón de la chata con nosotros pretendía que zarpáramos para que él pudiese atracar a muelle y luego debíamos aproximarnos de a uno para cargar combustible. En ese momento, nos encontrábamos muy cansados, ya era de noche y nos había costado bastante poder atracar así que entendimos que debíamos cancelar el reabastecimiento de combustible y coordinarlo para el día siguiente, en el que ya descansados y con luz solar podríamos realizar una maniobra más segura.

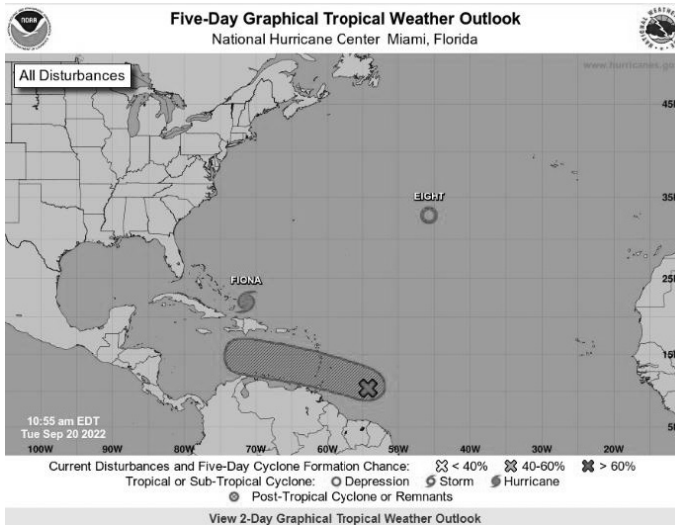
Llenamos los tanques de combustible y tal cual como teníamos previsto zarpamos hacia el puerto de Miami, pero como no es fácil la vida del marino, en el briefing previo a la zarpada y chequeando el meteo, una nueva depresión tropical se formaba en el Caribe con una probable trayectoria a Florida. Evaluamos la situación y decidimos de todas formas zarpar ya que llegaríamos a Miami con la suficiente antelación como para reevaluar nuestras opciones, en el caso de que cuando llegáramos a Miami la depresión ya transfor-

mada en huracán continuara su trayectoria hacia esa ciudad, reabasteceríamos combustible y continuaríamos nuestra navegación hacia el sur, Key West, donde hay una base de la Guardia Costera. Una vez que arribamos a Miami la situación se tornó un poco más compleja de lo que esperábamos.

PIERNA 3: CHARLESTON – MIAMI

Durante la fase de planificación sabíamos que los huracanes serían un problema, por supuesto, y lo más difícil era que la trayectoria más probable de los mismos sería exactamente en el rumbo opuesto de nuestra derrota por lo que planificamos en base a las siguientes premisas: avanzar en la derrota en forma segura siempre que se pueda, nunca encontrarnos en la trayectoria de un huracán, ni en navegación ni en puerto ya que esta segunda situación puede ser incluso más peligrosa que la primera, debido a que el problema no es solo la fuerza del viento y la altura de la ola sino también las grandes inundaciones que provoca y los objetos que vuelan que se tornan muy peligrosos para trabajar en la cubierta.

Fue en base a esas premisas que zarpamos rumbo a Miami sabiendo que una vez



que llegáramos ahí debíamos evaluar muy bien la situación para tomar decisiones acertadas. Igualmente ese era un problema para más adelante ya que nuestro próximo desafío era llegar al puerto de Miami teniendo en cuenta la corriente del golfo que llegaría a ser 3.5 nudos en contra por lo cual nuestra autonomía de combustible se vería altamente comprometida y provocó que llegáramos al destino 6 horas después de lo previsto.

Al arribar al Puerto de Miami teníamos coordinado el embarque del Nurse que nos acompañaría para el resto de la misión en la tarea fundamental de garantizar el buen estado sanitario de las dotaciones y también coordinamos la limpieza de los cascos con una empresa privada de buceo ya que en la bahía de Chesapeake donde estuvieron los buques se da un rápido crecimiento de algas que se pegan al casco del buque y obstruyen las tomas de fondo lo cual afecta en la refrigeración de los motores principales, entre otros efectos. Esta limpieza mejoró nuestra performance para el resto de la misión ya que todos los detalles contribuyen a cumplir el objetivo en forma más eficiente.

Nuestra estadía en Miami estaba supeditada al avance del para ese entonces Huracán

FIONA, el cual si no se desviaba al norte impactaría en la Florida y en ese caso debíamos seguir navegando al sur hasta la base de la Guardia Costera en Key West, que era nuestro plan alternativo. Para ponerle un poco más de dificultad a esta situación una nueva depresión tropical avanzaba por el sur de las Antillas Mayores y causaba que nuestro plan alternativo tuviera el enorme riesgo de que ese futuro huracán impactara en esa zona, este momento en el que los comandantes nos juntamos y analizamos la situación fue uno de los momentos que nos marcó en esta misión, a pesar de tener una recomendación del Fleet Weather Center de permanecer en el puerto de Miami, habiendo analizado todos los pronósticos meteorológicos decidimos zarpar y navegar entre el Huracán FIONA que teníamos previsto su desvío al norte y la depresión tropical que avanzaba hacia la Florida por el sur de las Antillas Mayores. Nuestro plan era navegar en forma segura por 24 horas y con un pronóstico más actualizado tomar una nueva decisión sabiendo que podríamos volver a Miami si algo cambiaba. Cabe destacar que para nuestra tranquilidad previo a la zarpada, este curso de acción fue informado al Fleet Weather Center y a par-



Boluda Towage Reylya · Piedras 172 · 11000 Montevideo · Uruguay
T. +598 2915 1216 · F. +598 2916 1329 · info@boluda.com.uy · reyla.com.uy



Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...
Calidad siempre**



**24 Hours Worldwide
+1 713 534 0700**

www.ttsalvage.com • info@ttsalvage.com



tir de ahí surgió una nueva recomendación que avalaba nuestra decisión. Es importante aprovechar la ventana de oportunidad cuando se tiene debido a que las perturbaciones se pueden formar de un momento a otro y eso cambia todo el plan, así que con la información que teníamos disponible en ese momento debíamos perder el menor tiempo posible y aprovecharla.

Evaluamos el riesgo y determinamos que nuestra mejor opción era intentar hacer lo menos riesgoso y a pesar de tener que navegar con mar gruesa entre dos fenómenos meteorológicos altamente adversos continuábamos pensando que seguía siendo nuestra mejor opción si bien no dábamos crédito a la decisión que teníamos que tomar... "¿Entonces nuestra mejor opción es navegar entre dos huracanes?"

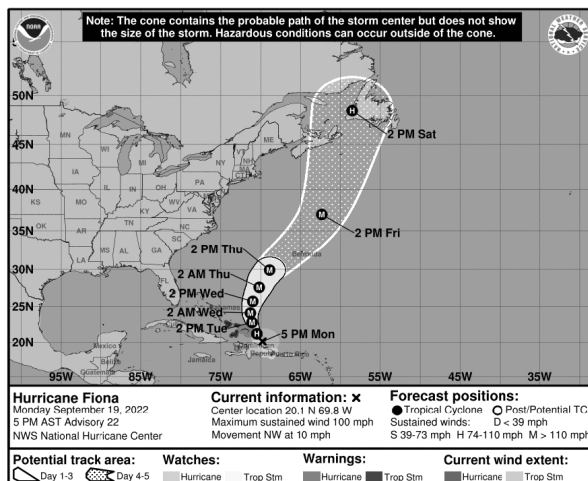
Por si faltaba algo, nuestro próximo puerto sería Great Inagua, Bahamas. Era uno de los puertos menos conocidos, nunca un barco de la Armada había ido y a las dificultades ya existentes en ese puerto se le sumaba que una de las posibilidades era que el Huracán FIONA pasara por ahí y lo destruyera como ya había hecho en una de las regiones de Puerto Rico y República Dominicana.

PIERNA 4: MIAMI – GREAT INAGUA

Como ya se ha mencionado, si bien el Huracán FIONA se estaba desviando al norte, igualmente había una alerta para algunas de las islas de las Bahamas, entre ellas Great Inagua, a la que íbamos nosotros. Previo a nuestra zarpada hicimos las coordinaciones correspondientes con un representante de nuestra agencia marítima en la isla y nos dijo que por el momento la isla se encontraba bien pero que lo volviéramos a llamar en 24 horas para confirmar que no habría inconvenientes a nuestro arribo.

Fue así que a las 24 horas de haber zarpado evaluamos nuevamente la meteorología y el Huracán FIONA se estaba desviando francamente al norte lo cual era bueno para nosotros y la depresión tropical continuaba en su trayectoria hacia el oeste así que decidimos seguir navegando hacia Great Inagua. Debido a nuestro consumo de combustible esa decisión algunas horas después no tendría vuelta atrás siendo nuestro destino Great Inagua u otros puertos alternativos que teníamos planificados en las proximidades de esa isla.

La depresión tropical que dejamos al sur se transformó en el Huracán IAN, se desvió





al norte a la altura de Cuba e hizo destrozos en algunas regiones de Cuba y la Florida así que nuestra decisión de zarpar de Miami terminó siendo sumamente acertada.

Faltaban 24 horas de navegación hasta Great Inagua y habiendo decidido proseguir con nuestra navegación solo restaba confirmar que el puerto estuviera disponible para nosotros así que el Detall de la ROU 14 llamó a nuestro contacto en la Isla para confirmar que no hubiera inconvenientes, el mismo nos informó que estaba soplando sur y que las condiciones no permitían entrar a puerto ese día. Con esa información el Detall le consultó si a nuestro arribo que sería al día siguiente, estaba previsto que las condiciones continuaran así o podríamos entrar a lo

cual le respondió: “Destiny”...

Por supuesto que no íbamos a dejar que el destino decidiera nuestra suerte y teníamos un plan alternativo pero debido a nuestra autonomía de combustible y a la situación meteorológica tan inestable en el Caribe realmente deseábamos poder entrar a ese puerto para descansar, reabastecernos de combustible y reevaluar la situación.

Una vez que arribamos a las proximidades del puerto y logramos establecer contacto con nuestro agente lo primero que nos llamó la atención es que no había práctico disponible para embarcar, nuestro agente nos dijo que nos haría “señas” desde la costa a los efectos del ingreso a puerto y que nos teníamos que pegar a las rocas... Sin dudas



este fue el ataque más complejo y riesgoso de toda nuestra misión, sin espacio para maniobrar dentro del puerto y lleno de peligros pero en ese momento nuestras opciones eran muy limitadas ya que teníamos la carga de combustible confirmada y a pesar de que no era demasiado el espacio creíamos que podríamos lograrlo, así que nos decidimos a ingresar y logramos maniobrar con los buques para atracarlos sin novedad. Increíblemente, si bien uno podía pensar que hasta ahí había sido lo peor, en realidad una vez atracados comenzaron nuestros problemas.

Cuando logramos atracar luego de ganar algunas "canas" se nos acercaron miembros de las Fuerzas Armadas de la Isla para preguntarnos qué estábamos haciendo ahí, que no teníamos autorización para ingresar. Seguidamente se les mostró nuestra autorización diplomática y luego de varias consultas se disculparon ya que la comunicación de nuestro ataque nunca llegó a las autoridades de la Isla. Cuando les consultamos cuántos habitantes tenía ese lugar, nos respondieron: "con ustedes 96".

Por supuesto que con toda esta introducción también nos enteramos de que debido al pasaje del huracán la Isla se había quedado sin combustible y que el que tenían para darnos había llegado en una Chata desde Nassau específicamente para nosotros. Una vez ahí ya no teníamos otra opción más que cargar ese combustible disponible pero realmente era de una calidad dudosa y nos dio muchos problemas en las siguientes piernas.

Todos estos inconvenientes, sumados al hecho de que un representante local vino a decirnos que teníamos que mover los buques debido a que en el lugar donde estábamos atracaría un buque esa misma noche, y la inestabilidad meteorológica, fue lo que nos hizo tomar la decisión de que una vez finalizada la carga de combustible zarparíamos hacia San Juan, ya que si nos pasaba cualquier cosa en esa Isla no sabíamos si po-

dríamos solucionarlo. Fue así que zarparamos rumbo a San Juan no sin antes tener un merecido baño de mar en las aguas paradisíacas del Caribe.

PIERNA 5: GREAT INAGUA – SAN JUAN

Debido al pasaje del Huracán FIONA por San Juan, la ciudad se encontraba en estado de emergencia habiendo sufrido inundaciones y cortes de energía masivos y a la vez el Huracán IAN hacía lo propio en la Florida. Igualmente en nuestra evaluación seguir avanzando era una prioridad debido a que nos encontrábamos en una posición geográfica muy vulnerable en cuanto a la ruta de pasaje de huracanes y al poco apoyo que podríamos llegar a recibir si algo nos ocurriese. Fue así que luego de realizar las consultas con la Base de la Guardia Costera en San Juan sobre si podían recibirnos, decidimos continuar nuestra derrota hacia ese puerto. Para llegar a San Juan teníamos el inconveniente de la mala calidad de combustible que recibimos en Great Inagua, lo que provocó que el consumo de filtros de combustible se nos disparara yuviésemos varios blackouts que provocaban que debiéramos gobernar en emergencia entre fuertes mares provocados por los efectos del Huracán FIONA. Esta fue la primer pierna en la que nos sometimos a duros golpes de mar que nos imposibilitaban dormir por lo que llegamos a San Juan para recuperar físicamente el cansancio generado por la navegación y poder reparar todas las averías de los buques ya que esta sería la última base de la Guardia Costera a la que arribaríamos y no podríamos contar más con su apoyo.

Debido a la mala calidad del combustible recibido en Great Inagua y evaluando la posibilidad de no recibir el mejor combustible en otros puertos de la derrota es que solicitamos a través de la agencia varios filtros de



combustible para los generadores, en principio parecía algo sencillo de solucionar pero este fue un problema que se fue dilatando casi hasta el final de la misión, entre errores de la Agencia Marítima, proveedores locales y problemas logísticos conseguir esos filtros no fue tarea sencilla.

Durante nuestra estadía en San Juan realizamos un intercambio de cámara con Personal perteneciente al USNS Burlington, buque con el que posteriormente operaríamos y nos apoyaría en nuestra derrota a Saint George.

PIERNA 6: SAN JUAN – SAINT GEORGE

Con un muy fuerte mar del este y en compañía del USNS Burlington es que realizamos esta pierna, al tener que realizar una formación diamante con ellos se nos hacía muy difícil por momentos poder poner rumbos cómodos pero igualmente el Comandante del buque de la Armada de Estados Unidos, con el cual habíamos estado reunidos en los días previos, era muy flexible y entendía

que al ser buques pequeños y con ese estado de mar,uviésemos que alterar la formación para sobrellevar la situación de la mejor manera posible. Por suerte, cada determinado tiempo, las Antillas menores nos ofrecían un muy buen abrigo del mar y podíamos navegar por unas horas sin tanto movimiento, lo que nos permitía comer un poco y descansar.

Esta era la pierna más larga hasta el momento, por lo que no sabíamos si la limitante del combustible sería un inconveniente. Tener al USNS Burlington fue una tranquilidad para nosotros en ese sentido.

Palabras transcritas de un mail del Comandante del USNS Burlington: “ *It was a pleasure meeting and sharing the seas with you for the past few days. We extend our heartfelt congratulations for what you have accomplished so far, and wish you the best as you continue on your transit home. Fair winds & following seas ...*”

Una vez arribados a Saint George al realizar las coordinaciones a través de nuestra agencia marítima nos fue informado que no se precisaba práctico para el atraque por lo que procedimos al mismo, nadie nos con-

testaba del Control por VHF pero debido a las condiciones meteorológicas y al escaso combustible remanente no podíamos esperar demasiado, a pesar de ser de noche y no tener práctico, decidimos ingresar a puerto.

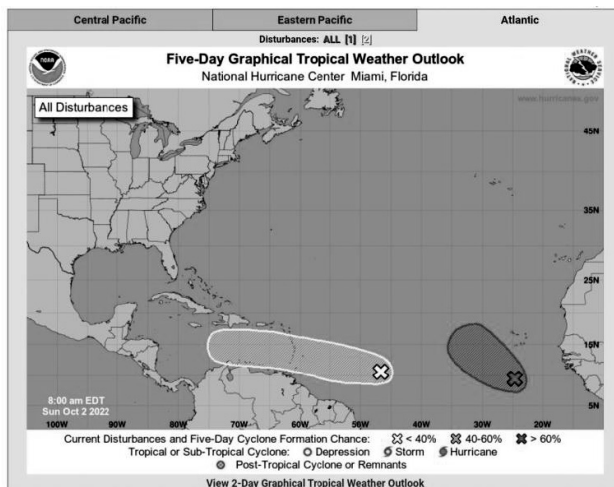
Al arribar a Saint George en buenas condiciones sabíamos que nos encontrábamos muy cerca de salir de la zona de influencia de los huracanes, una pierna más y no solo saldríamos de esa zona sino que también llegaríamos al continente sudamericano, lo que desde un punto de vista psicológico jugaba un papel importante por llegar a América del Sur donde se encuentra nuestro país. Claro que eso tampoco sería fácil ya que chequeando la meteorología una nueva depresión tropical nos amenazaba y debíamos decidir si quedarnos en Saint George o zarpar cuanto antes para intentar de esa manera evadir lo que podía llegar a transformarse en un nuevo huracán. Esto fue bastante extraño porque ya teníamos la sensación de que habíamos pasado lo peor y que nos encontrábamos "casi" a salvo, pero ese justamente es el problema con el "casi" y nada termina hasta que termina.

Nuestro próximo puerto era Paramaribo, Surinam y las condiciones meteorológicas eran muy malas por lo que si algo nos pa-

saba no sabíamos con exactitud qué clase de apoyo seríamos capaces de recibir. Para ayudar a tomar la decisión fue clave una consulta que se le hizo al Comandante de la misión que incorporó a la ROU 10 "COLONIA" Y ROU 11 "RÍO NEGRO" en el que nos apoyamos para realizar parte de la próxima pierna bajo el abrigo del Golfo de Paria, derrota que él había utilizado para el tránsito de los Guardacostas clase Cape en la década del 90.

PIERNA 7: SAINT GEORGE - PARAMARIBO

Fue así que decidimos zarpar y tener más de 12 horas de una placentera navegación por dentro del Golfo de Paria que fue como navegar en un lago, para luego salir nuevamente al Atlántico donde el mar nos castigó duramente y continuamos teniendo problemas con el remanente del combustible que habíamos cargado en Great Inagua, lo que provocaba que los blackouts continuaran, y quiero en este momento de la narración detenerme a reconocer profundamente el trabajo de todos los maquinistas de los buques que debieron sobrellevar duras situaciones encontrando siempre una solución para to-



dos nuestros problemas, sin ellos y su profesionalismo no hubiésemos podido llegar en buenas condiciones.

Nuevamente una navegación con mal tiempo hasta Paramaribo, quizás de las más duras de la derrota debiendo atravesar noches con tormenta eléctrica y muy mala visibilidad. El mal tiempo prosiguió hasta que nos adentramos en el río Surinam donde una vez más pudimos navegar con normalidad, pero previo a eso debíamos superar una nueva dificultad. A partir de que llegamos a América del Sur, y al tener que navegar cerca de la costa debido a que intentábamos que disminuyera la altura de la ola todo lo posible comenzamos a percibir un nuevo desafío que eran los pesqueros artesanales y sus redes de pesca, particularmente por la noche donde debido al estado del mar nos era muy difícil detectarlos con nuestros radares. Esto tuvo como consecuencia agrandar la distancia entre unidades por la noche a los efectos de tener mayor libertad de maniobra ya que para esquivarlos debíamos caer con grandes ángulos de timón.

Una vez arribados al Puerto de Paramaribo y a pesar de tener todas las ganas de bajar a puerto en un lugar tan exótico como ese al que seguramente nunca volveremos, nos encontramos con que no teníamos autorización para bajar a puerto y a pesar de contar con una autorización diplomática únicamente podíamos cargar combustible y víveres. Este factor junto a que nuevamente la meteorolo-

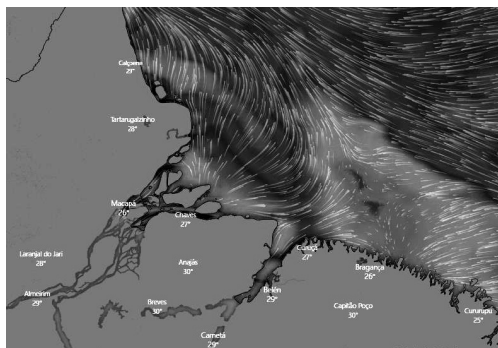
gía era compleja, determinó que nos quedáramos solamente 24 horas a los efectos de poder descansar y reabastecernos para luego continuar con nuestra derrota.

En algunos puertos la decisión era quedarnos un poco más para descansar pero en otros debíamos aprovechar la oportunidad que teníamos para seguir avanzando como en este caso, ya que si nos quedábamos no solo nos desgastaría mentalmente permanecer en un lugar donde no podíamos salir de los buques sino que también el meteo empeoraba y a pesar de que no era bueno, continuar seguía siendo nuestra mejor opción.

PIERNA 8: PARAMARIBO – BELÉM

Esta pierna representaba mucho para nosotros porque significaba llegar a Brasil, no solo saldríamos por fin de la zona de influencia de los huracanes sino que contaríamos con una Armada amiga para cualquier apoyo que precisáramos. Los vientos alisios no nos harían la tarea fácil, ya veníamos acostumbrados a navegar en condiciones de mar adversas pero no en las duras condiciones que nos presentó esta pierna.

Más allá de las condiciones meteorológicas adversas y que el mar de través que no nos permitía dormir, el problema era que guardia tras guardia el cansancio se iba acumulando. Nuevamente la autonomía de combustible era el mayor de nuestras preocupaciones y más cuando no teníamos de-



masiadas opciones de puertos alternativos para reabastecernos. Cayenne en la Guayana Francesa era una opción pero se encontraba tan solo a un día de navegación y no teníamos autorización diplomática para ingresar, por lo que nuestra única opción real en caso de que el combustible apremiara era ingresar en el Río Amazonas para cargar a través de alguna barcaza. Debíamos navegar 740 millas náuticas con la oposición de los vientos alisios, el estado del mar y la gran corriente generada por el Amazonas así que en esta pierna realmente teníamos dudas razonables sobre si íbamos a poder llegar. Igualmente la Armada de Brasil estaba al tanto de la situación y nos asistiría en caso de ser necesario. Sin duda el momento de mayor tensión durante nuestra navegación fue en proximidades de la boca del Amazonas donde la corriente era tan fuerte que hacía que nuestra velocidad de avance disminuyera muchísimo poniendo en duda la autonomía de combustible que teníamos en ese momento. Por suerte luego de varias horas navegando en esas condiciones pudimos recuperar nuestra velocidad habitual y recalcular nuestro alcance con el combustible remanente y a pesar de estar bastante justos ya nos daba la tranquilidad de que llegaríamos al siguiente puerto.

Un hecho destacado de esta pierna fue el cruce de la línea del Ecuador, fue así que con los pocos recursos que teníamos nos las ingeniamos para cumplir con la tradición y bautizar a los infieles para su ingreso en el reino de Neptuno.

Finalmente arribamos al puerto de Belém sin mayores inconvenientes pero con un gran cansancio provocado por las condiciones en las que navegamos. Creíamos haber alcanzado nuestro límite operacional por el estado de mar pero todavía no lo habíamos hecho, eso sería en nuestra próxima pierna...

PIERNA 9: BELÉM – FORTALEZA

Durante esta pierna navegamos 707 MN durante 73 horas con un estado de mar 5 llegando a tener una altura de ola de más de 3 mts por momentos y nunca menor a 1.5 mts a pesar de que el viento se mantuvo en 15 nudos del NE en promedio durante toda la navegación. El meteo que teníamos proyectaba condiciones un poco mejores pero que no variaban en el tiempo así que no tuvimos otra opción más que navegar en esas condiciones.

Los golpes de mar fueron muy duros por momentos y el cansancio de la tripulación se acumulaba hora tras hora debido a que era imposible dormir y a que la alimentación se redujo al mínimo imprescindible. Navegamos cerca de la costa por lo que nuestro encuentro con pesqueros artesanales era en forma constante, algunos únicamente los veíamos por radar debiendo prestar extrema atención durante la navegación.

Algunos tripulantes se deshidrataron producto de los vómitos constantes y hubo que suministrarles suero, a pesar de esto nunca dejaron de cumplir con su tarea.

En medio de este temporal y gran desgaste de las tripulaciones, la ROU 16 sufrió un blackout que los dejó momentáneamente sin gobierno hasta que lograron dotar el gobierno de emergencia, su buque quedó por momentos atravesado al mar hasta que el personal de máquinas logró, con gran esfuerzo y profesionalismo recuperar uno de los generadores y retomar la navegación. En este momento nos dimos cuenta realmente de que habíamos llegado a un límite y nuestra capacidad de respuesta ante una emergencia estaba muy reducida por lo que de ahí en más deberíamos navegar distancias más cortas, coordinar nuestro ingreso a puertos alternativos, navegar lo más cercano a la costa que se pudiera y disminuir la velocidad para golpear menos contra el mar ya



que, de acuerdo a nuestra Doctrina Naval, el deber de un Comandante en tiempos de paz es siempre cuidar la integridad de su tripulación y la del material asignado a su cargo.

La gran cantidad de pesqueros artesanales a esa distancia de la costa pasaría a ser un problema bastante serio para las próximas piernas, ya que no solo las embarcaciones eran un peligro sino también las redes tendidas en el agua, debíamos intentar evitarlas a toda costa para que no se enredaran en nuestros ejes. Intentamos hacerlo pero sería una de las nuevas dificultades para las próximas piernas...

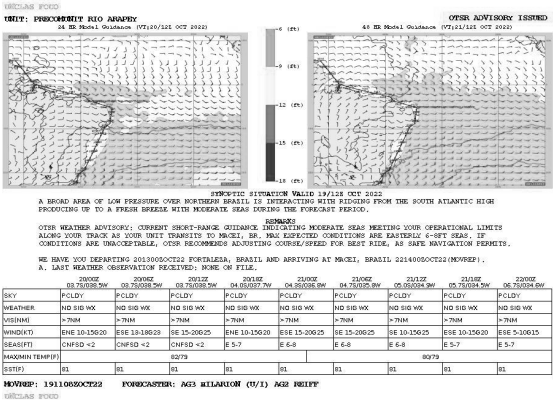
PIERNA 10: FORTALEZA - MACEIÓ

Habiendo aprendido la lección de las dificultades de la pierna anterior es que coordinamos nuestro ingreso al puerto de Natal que quedaba a mitad de camino entre Fortaleza y Maceió, nuestro plan era comunicarnos por

radio cuando estuviésemos a través de Natal y si las tres tripulaciones estaban en buenas condiciones continuaríamos hasta Maceió.

Una vez más los pronósticos que nos llegaban del Fleet Weather Center no eran buenas noticias y deberíamos continuar capeando el temporal. Cuando llegamos a la altura de Natal evaluamos la situación y decidimos continuar nuestra navegación hasta el puerto de Maceió. Las redes a flor de agua eran un problema creciente y a nuestro arribo a Maceió nos percatamos de que dos de las tres Unidades habíamos enganchamos redes.

Contábamos a bordo con un buzo de borda que tuvo que estrenar el flamante equipo de buceo adquirido durante nuestro alistamiento en Estados Unidos. Con gran profesionalismo y seguridad sacó las redes de nuestros ejes que traían un muerto que de haberlo enganchado hubiese comprometido seriamente la misión. Así que como todo en la vida, la suerte también fue necesaria.





PIERNA 11: MACEIÓ – VITORIA

Esta pierna se presentaba tranquila desde el punto de vista de la meteorología, tampoco podían ser todas malas. Sí tuvimos varios inconvenientes de Blackouts y nuestra dificultad para conseguir filtros de combustible comenzaba a visualizarse como un problema a esta altura. Si bien habíamos salido con una gran cantidad de filtros desde Baltimore, el gran consumo que estábamos teniendo podía llegar a ser un inconveniente futuro. Hablamos siempre de este tema, debíamos ser proactivos para conseguir estos repuestos pero la realidad era que dependíamos de algunos factores externos que estaban complicando nuestra tarea.

Una vez más las redes de pesqueros artesanales se convertían en un problema, durante el día esquivábamos tantas que sabíamos que por la noche tendríamos muchas probabilidades de enganchar alguna, fue así que a pesar de nuestro esfuerzo pasamos tan cerca de algunas redes que nos quedó la duda de haberlas enganchado por lo que el buzo una vez más tuvo trabajo, pero esta vez debió ha-

cerlo con una fuerte corriente que dificultaba la tarea. Una de las anécdotas del viaje fue que una vez listo a sumergirse el buzo, realizó una pausa, miró a su Comandante y le preguntó: "¿Hay tiburones acá?" A lo que el Comandante rápidamente le respondió: "No, acá no".

Por suerte el Comandante tenía razón y no había tiburones en ese lugar, la verificación de los ejes de 2 de las unidades no arrojó nada negativo y se pudo continuar con la navegación hasta arribar al puerto de Vitória.

PIERNA 12: VITÓRIA – RÍO DE JANEIRO

Una vez arribados al puerto de Vitória los Comandantes fuimos invitados por el Comandante de la Capitania dos Portos para ir a almorzar a la Capitania, donde también estaban invitados unos marinos portugueses de la expedición Lusitana en homenaje al primer aviador aeronaval que cruzó de Europa a América del Sur.

En ese almuerzo los marinos portugueses nos advirtieron de la mala meteorología



por lo que inmediatamente la verificamos y nos dimos cuenta de que no iba a ser posible zarpar hacia Itajaí como teníamos previsto, consideramos entonces quedarnos en Vitória o ir al puerto de Río de Janeiro.

Comunicamos nuestra decisión y recibimos todo el apoyo pero todavía debíamos cargar el combustible y los víveres. Al otro día al terminar la carga de combustible, chequeamos nuevamente el meteo y teníamos una excelente ventana para ir hasta Río de Janeiro, si nos quedábamos en Vitória el mal tiempo nos podía atrapar ahí más de una semana. Por lo que decidimos zarpar al día siguiente rumbo a Río de Janeiro, para ello se hicieron las gestiones a través de la vía del mando con el Agregado Naval de Brasil en Uruguay al que le agradecemos enormemente la prontitud de sus gestiones.

PIERNA 13: VITÓRIA – RIO DE JANEIRO

La navegación de Vitória a Río de Janeiro fue de las mejores hasta ese momento, sin ningún inconveniente. Finalmente estábamos atracados en la Base Naval de Niterói, muy cerca de llegar al objetivo, con conexión eléctrica, lo cual era muy deseado para darle descanso a los generadores y esperando hasta que pasara el duro temporal.

Arribamos a Río de Janeiro en el día de las elecciones en Brasil por lo que al no saber cuál era la situación en la calle decidimos quedarnos todos a bordo.

Durante nuestra espera en Río de Janeiro se nos ordenó zarpar rumbo a Itajaí, cargar combustible y continuar la navegación directo a Montevideo sin pasar por La Paloma debiendo estar fondeados en Montevideo el 10 de noviembre de 2022 para ingresar a puerto en la mañana del 11 de noviembre. Logramos zarpar el día ordenado de Río de Janeiro pero una vez que llegamos a Itajaí tendríamos varios inconvenientes y a pesar de encontrarnos tan cerca del objetivo deberíamos tener un poco más de paciencia para poder llegar a casa.

PIERNA 14: RÍO DE JANEIRO – ITAJAÍ

Estas últimas piernas en contraste con todo lo que habíamos vivido hasta el momento fueron realmente muy placenteras y por suerte pudimos navegar en condiciones normales preservando de esa manera la situación sanitaria del personal y la integridad del material. En Río de Janeiro debido a los disturbios y cortes en las calles no pudimos cargar víveres así que debimos racionar la comida para navegar 48 horas a Itajaí.



PIERNA 15: ITAJAÍ – MONTEVIDEO

Por fin, parecía increíble tener que alisarnos para hacer la última pierna, el meteo para variar estaba complicado pero debíamos llegar en la fecha establecida.

Las condiciones meteorológicas eran olas del E entre 2 y 3 mts y el viento sur entre 15 y 20 nudos. Teníamos todo listo para zarpar pero debido a los cortes de calles de manifestantes en todo Brasil, estábamos aguardando por una carga de combustible y víveres que finalmente no llegarían ese día por lo que nuestra zarpada pasó para el día siguiente, esto ayudaría a que las condiciones meteorológicas mejoraran.

Al día siguiente, luego de que logramos cargar el combustible y los víveres, nos encontrábamos con los pilotos a bordo listos para zarpar pero una falla eléctrica en la ROU 16 hizo que debiéramos posponer la zarpada para que nuevamente, cuando nos encontrábamos listos por la tarde, una nueva falla en la ROU 15 haría que tampoco pudiésemos zarpar. Algo no quería que nos fuéramos de Itajaí en ese día y le hicimos caso. Suspendimos la zarpada para el día siguiente y nos tomamos el tiempo de conseguir los repuestos adecuados para hacer la reparaciones sin apuros, a pesar de nuestra ansiedad por querer llegar a casa debíamos continuar siendo pacientes y esperar un día más; por otro lado esto favoreció la meteorología y logramos disfrutar de la mejor navegación de toda la misión.

El ingreso a nuestras Aguas Jurisdiccionales fue de los momentos más emotivos del viaje siendo recibidos por una aeronave de la Aviación Naval (O2 Sky Master) y la R.O.U. 52 “Isla de Lobos”. Tanto el Comandante del Buque como el Piloto de la aeronave nos hicieron llegar sentidos mensajes que calaron hondo y nos hicieron sentir cómo miles de millas de esfuerzo eran tan apreciadas, hemos sido muy afortunados por participar de esta misión.

Como no podía ser de otra manera nuestra llegada a la Base Naval “TN Carlos Machitelli” en el Puerto de Montevideo tampoco fue sencilla, arribamos por la noche y las condiciones meteorológicas junto con el tráfico que había en el antepuerto no parecían las más seguras por lo que solicitamos fondear afuera del puerto o atracar. Finalmente nos autorizaron el tan deseado atraque y una vez que logramos atracar las 3 unidades nos dimos un gran abrazo entre todos en un momento realmente emotivo que va a ser muy difícil del olvidar, todos los duros momentos que atravesamos y las dificultades se liberaron en ese último atraque.

Cumplimos la misión, llegamos con todo el personal en buenas condiciones sanitarias, con los 3 buques operativos y habiendo dejado el 100% de nuestra capacidad para cumplir lo más eficientemente posible con la misión.

Al día siguiente en una emotiva ceremonia fuimos recibidos por las autoridades y tuvimos un gran reconocimiento por lo reali-



zado, desde entonces hemos trabajado intensamente para que estos buques tengan una actuación destacada en nuestras aguas, cumpliendo funciones de custodia en la Cumbre de Presidentes del Mercosur, guardia de Búsqueda y Rescate en el Mar, Control de Aguas Jurisdiccionales en el Río de la Plata y río Uruguay y la participación de Ejercicios Navales con el USCGC STONE...

Esperamos que estos buques estén con nosotros por muchos años más y ayuden a proteger nuestro mar.

Muchas gracias a cada uno de los tripulantes que participaron en esta misión, a nuestras familias y a todo aquel Personal Superior, Subalterno y civil que de forma anónima y comprometida nos ayudaron.

PROTECTOR 2022										
FECHA		PUERTO		PAIS	DIST.	FECHA		DIAS	NOCHES	VELOC.
ZARPADA	ZARPADA	ARRIBO				ARRIBO	NAV	PUERTO	NDS.	
080700Q SET 22	Baltimore	Portsmouth	EEUU	160		091500Q SET 22	1,00	2	13,00	15 horas
110800Q SET 22	Portsmouth	Charleston	EEUU	436		122000Q SET 22	1,00	1	12,00	36 horas
131200Q SET 22	Charleston	Miami	EEUU	514		150600Q SET 22	2,00	6	12,00	42 horas
210730Q SET 22	Miami	Great Inagua	Bahamas	524		230740Q SET 22	2,00	0	11,00	48 horas
231720Q SET 22	Great Inagua	San Juan	Puerto Rico	460		251000Q SET 22	2,00	4	11,00	41 horas
291400Q SET 22	San Juan	Saint George's	Granada	577		012130Q OCT 22	2,00	2	10,00	56 horas
031700Q OCT 22	Saint George's	Paramaribo	Surinam	626		060300P OCT 22	3,00	1	11,00	58 horas
071300P OCT 22	Paramaribo	Belém	Brasil	740		101800P OCT 22	3,00	4	9,60	77 horas
141400P OCT 22	Belém	Fortaleza	Brasil	707		171500P OCT 22	3,00	3	9,70	73 horas
201000P OCT 22	Fortaleza	Maceió	Brasil	520		221100P OCT 22	2,00	2	10,60	49 horas
241400P OCT 22	Maceió	Victoria	Brasil	760		271130P OCT 22	3,00	2	10,80	70 horas
291000P OCT 22	Victoria	Rio de Janeiro	Brasil	282		301200P OCT 22	1,00	5	10,80	26 horas
041800P NOV 22	Rio de Janeiro	Itajaí	Brasil	394		052340P NOV 22	1,00	5	12,70	31 horas
101000P NOV 22	Itajaí	Montevideo	Uruguay	692		122300P NOV 22	2,00	0	11,30	61 horas
TOTALES		7392			DIAS		28,00	37	11,11	
							65			
							MESES	2,1667		





La Historia nos avala.
Primeros también en Digital

MOTOTRBO
REINVENTANDO
DIGITAL



SISTEMAS DE COMUNICACIONES

Dr. Javier Barrios Amorín 1828,
Montevideo - Uruguay
Tel/Fax: (+598) 2924 9000*,
E-mail: sicom@sicom.com.uy
Web: www.sicom.com.uy



MOTOROLA, MOTO, MOTOROLA SOLUTIONS y el logotipo de la M estilizada son marcas comerciales o marcas comerciales registradas de Motorola Trademark Holdings, LLC y son utilizadas bajo licencia. Todas las demás marcas comerciales pertenecen a sus respectivos propietarios. © 2012 Motorola Solutions, Inc. Todos los derechos reservados.

APLICACIÓN DE “OFFSET EN DEFENSA”

Tomada la decisión de compra de OPV por el Mando Superior, y al entrar en la etapa técnica y jurídica de la adquisición a concretarse a través de los correspondientes contratos, aportamos a nuestros lectores el siguiente artículo publicado en el Semanario Voces el día 16 de junio de 2023.

Por el Almirante (R) Alberto CARAMÉS



Comandante en Jefe de la Armada 2010-2012.

A fines del siglo XX y principios del presente, algunos países de América del Sur como Chile, Brasil, Colombia y Perú empezaron a emplear las compensaciones industriales conocidas como “Offset”, a los efectos de ser aplicadas en las inversiones de material para sus respectivos Ministerios de Defensa.

El “Offset”, contribuye con el desarrollo de la política industrial de aquellos países, especialmente emergentes y con capacidades limitadas, que antes en forma directa, sin compensaciones de tipo alguno y siempre con financiamiento externo, incorporaban a través de adquisiciones en el exterior, material para defensa como buques, aviones, sistemas de seguridad para el control del tráfico aéreo y marítimo, equipamiento terrestre, etc.

No obstante, las incorporaciones por “Offset” otorgan diversos beneficios, que convierten en “reales inversiones”, lo que muchas veces se apreciaba como un “simple gasto”, obligando a las empresas proveedoras de material, presentar ofertas más atractivas. Estas deben estar en sintonía con una Política Industrial de Estado, en el marco de una visión estratégica nacional, que normalmente trasciende al Ministerio de Defensa del país que adquiere el material. Estos beneficios se

materializan en “compensaciones asociadas”, a través de transferencia tecnológica y know how para llevar a cabo en plaza con material y personal nacional, un mantenimiento del bien adquirido en diferentes etapas del ciclo de vida útil y también para el desarrollo de otros proyectos públicos o privados a nivel nacional, durante el período que se financie la compra y no necesariamente relacionados con la misma.

Los proyectos pueden incluir procesos industriales directamente relacionados con el material incorporado, en tal caso es un “offset directo”. Si en un astillero del Ministerio de Defensa, se ensambla un buque para el comprador en el marco de un contrato y otro para un tercero, que el suministrador negoció, las actividades de compensación de este último son semidirectas.

Por otra parte, los “offset indirectos”, recaen en actividades de compensación que nada tienen ver con Defensa, como podría ser: la industria pesquera, energética, química, turística, etc, en el marco de una “Política Estratégica del País”, que exige prioritizaciones, a fin de ponerlas en conocimiento de las empresas interesadas en ofertar por el bien requerido por Defensa, junto a una actividad de compensación de interés estatal.

Esta “visión”, puede incluir asociaciones para producir en el país parte del material adquirido y otros similares no necesariamente relacionados con Defensa, pero sí con el futuro de negocios para el país o la región, fabricando bajo licencia, subcontratando mano de obra nacional disponible o a capacitar, etc.

Las “compensaciones” ayudan a gestionar el flujo de dinero por el contrato de venta, reduciendo el impacto de las compras importadas con planes de negocios sostenibles, apoyados en beneficios económicos, que permiten rentabilizar mejor las adquisiciones y así contribuir en forma inteligente, a equilibrar la balanza de pago afectada por inversiones necesarias, pero onerosas, para muchos países en el sector de Defensa.

Por supuesto, que las “compensaciones” bajo ningún aspecto deben incidir en el precio de compra que un país está dispuesto a pagar por el material para Defensa, pues en definitiva esta modalidad de “Offset”, debe tender a un beneficio mutuo y son las empresas las que tienen que competir entre sí, cumpliendo con la base técnica definida por la Fuerza involucrada y los requerimientos estipulados en los llamados internacionales correspondientes publicados por el Ministerio de Defensa.

El proceso tiene dos partes bien diferenciadas, una técnica militar y otra decisoria política. Por lo tanto, es necesario que cualquier gobierno en el marco de una visión holística e integral y a la luz de su Plan Estratégico de Desarrollo, considere los “offset” como un elemento para la toma de decisiones.

No olvidemos, que a las empresas vendedoras también les sirve desarrollar sus negocios, en el país de destino del bien ofrecido, e incluso en otros países de la región, a veces necesitada de diversos materiales, que la empresa adjudicada puede producir para la misma, como “compensación” de una inversión importante que un estado pueda llevar a cabo para sus Fuerzas de Defensa.

En resumidas cuentas, los “Offset” mejoran la economía del punto de vista social, invierten y transfieren tecnología para el país, capacitan personal para nuevos empleos, incrementando las fuentes laborales con trabajo de calidad, desarrollan prácticas de normativas aceptadas internacionalmente (ISO, EN..), sistemas de catalogación y de gestión industrial, desarrollos de clusters que apuntalan a pequeñas y medianas empresas como talleres especializados en metalúrgica, electrónica, comunicaciones, entre otros.

Además, las “compensaciones industriales”, son una herramienta que puede contribuir con ventas, coproducción de bienes, apertura de mercados, exportaciones diversas del país e incluso colocación de las mismas.

En ese sentido, Argentina en el 2018, ante una compra importante de equipamiento para las Fuerzas Armadas, inició un interesante debate acerca de la necesidad de la sanción de una “ley de Offset”, a impulso de la cámaras empresariales e industriales locales, a los efectos de incentivar el desarrollo de las industrias nacionales, señalando que de existir una ley de “compensaciones”, se impediría a las empresas vendedoras del exterior, aumentar el costo de las compras para Defensa y obtener tecnología para disminuir la brecha existente.

El diario *Ámbito Financiero* en su edición del 1 de marzo de 2018, informaba de países de la región como Brasil, que con la aplicación del offset en su “modalidad de transferencia de tecnología tuvo como consecuencia el meteórico crecimiento de EMBRAER, hoy referencia a nivel mundial”, destacando también, el importantísimo crecimiento industrial de Perú y Chile en términos similares.

Finalmente, Argentina lo normativizó, y en 2022, incluso estableció nuevas pautas a través del Ministerio de Defensa para los mecanismos de offsets, entre ellos beneficios industriales, económicos o comerciales a exigir a las empresas suministradoras de material,

como parte de las condiciones de negociación de todas las adquisiciones en el exterior.

El caso de Chile es paradigmático, pues oportunamente el Presidente del país andino, creó un “comité de programas industriales complementarios” (CORFO), integrado por Economía, Secretaría de Presidencia y un representante de la Fuerza (Militar, Naval o Aérea) generadora del Offset. Este organismo administra los programas industriales nacionales producto de los Offset de Defensa, denominado “PRO INDUSTRIA”, que fue en líneas generales propuesto por la propia Armada y que le permitió a Chile, por ejemplo, desarrollar, entre otras industrias civiles, una industria naval estatal para el mantenimiento y construcción futura de los buques de toda su flota, con tecnología y mano de obra exclusivamente nacional.

En suma, a través del empleo de los offset se pueden obtener cada vez que se adquieren materiales para Defensa en el extranjero, por montos superiores, por ejemplo, a 4 o 5 millones de dólares, compensaciones industriales por parte de las empresas oferentes. Esto permite a los países orientar su empleo para coproducir partes, bienes o servicios, recibir tecnología de punta para sectores que el gobierno considere de interés priorizar o para mantener los sistemas incorporados con mano de obra y tecnología propia, y sin lugar a duda, desarrollar la industria nacional.

Hemos visto como lo han hecho varios de los países de América del Sur en el presente

siglo, pues en los países desarrollados, se viene aplicando desde hace casi 50 años.

Finalmente, las múltiples necesidades que tienen todos los países y las prioridades de los gobiernos, relegan normalmente a Defensa a los últimos lugares en sus asignaciones para incorporar cierto material, dado que las características técnicas de los mismos los hacen muy onerosos.

Esta realidad puede llevar a algunas Fuerzas a situaciones cercanas al colapso operacional, comprometiendo el cumplimiento de la misión asignada por ley, además de dejar de cumplir con acuerdos internacionales, que ha firmado el País con todo lo que ello puede significar.

En ese contexto, la herramienta de los Offset reduce el impacto de los costos contribuyendo sensiblemente a “legitimar los gastos en Defensa”, pues las compensaciones industriales se originaron, a fin de que los países menos industrializados pudieran incrementar sus capacidades cuando compraban en el exterior.

En definitiva, comprar llave en mano sin compensaciones industriales es un negocio redondo para las empresas vendedoras; sin embargo, los offset, permiten que esos gastos se conviertan en “inversiones rentables”, que incentiven el desarrollo nacional y generen un derrame, que contribuya a un cambio en la matriz industrial. Por ahí, creemos que pueden venir las grandes transformaciones.





INTERESES MARÍTIMOS, FLUVIALES Y LACUSTRES

Por el Capitán de Navío (R) Yamandú FLANGINI



Nació el 19 de abril de 1933 y cursó la Escuela Naval entre los años 1950 y 1954, en la que egresa como Guardiamarina.

A lo largo de su carrera prestó servicios en el Estado Mayor de la Armada, así como en diversas unidades flotantes y terrestres. Fue Comandante del ROU Maldonado, Jefe del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada y Jefe del Servicio de Buques Auxiliares.

A partir de 1968 prestó servicios en el Ministerio de Relaciones Exteriores, desarrollando relevantes tareas relacionadas con asuntos marítimos, de derecho del mar y los límites fluviales de nuestro país. Destaca entre ellas su labor como miembro de las Comisiones Negociadoras del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y del Estatuto Río Uruguay y su participación en las Comisiones binacionales correspondientes. Habiendo pasado a retiro en 1987 fue luego Representante Nacional (suplente) por el Partido Colorado y Director Nacional de Recursos Acuáticos.

Ha publicado los libros “Río Uruguay”, “Estatuto Río Uruguay” y “El Tratado del Plata, 20 años de vigencia” y es colaborador de distintos medios periodísticos en temas marítimos y fluviales.

Los intereses marítimos fluviales y lacustres, son los beneficios que obtiene la nación de aquellas actividades relacionadas con el uso del mar, ríos y lagunas, y sus recursos.

Esas actividades, y esos recursos, para su buena utilización, requieren de políticas concentradas en la realidad que los mismos poseen.

En nuestro país, tanto el manejo de actividades y recursos acuáticos, están dispersas en diferentes reparticiones del Estado, que cada uno las encara, desde la óptica de sus competencias, con resultados descoordinados, dispares, y hasta contrarios entre sí.

En los organismos en que se encuentran intereses referidos a estas áreas acuáticas, son casi siempre en direcciones u oficinas postergadas en importancia, de escasa trascendencia.

Así encontramos una Dirección de transporte Marítimo, como una dependencia casi desconocida del Sector Transporte, del Mi-

nisterio de Transporte y Obras Públicas.

Una Dirección de Marina Mercante, en el MTOP, es una parte o sector del tema. La otra parte está en la Prefectura Naval, dentro del Ministerio de Defensa.

La pesca en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, la DINARA, Dirección Nacional de Recursos Acuáticos. Una actividad, prácticamente nunca mencionada, por alocuciones públicas de los diferentes ministros que han pasado, postergada en consideración ante la presencia del agro y la ganadería.

Hidrografía del MTOP, y Servicio de Hidrografía, Oceanografía y Meteorología de la Armada, competencias muchas de ellas duplicadas, con criterios aplicados en forma normalmente independiente uno de otro.

Comisiones Administradoras de los espacios acuáticos sobre límites internacionales, como río Uruguay, de la Plata, Cuareim y Laguna Merín.

El propio Mar con nuestros vecinos, pero a su vez vinculado a nivel mundial, en diversas actividades y en sus recursos.

Esta dispersión produce ineficacia, inútil repetición de tareas, gastos innecesarios, soluciones erróneas. La falta de una política de transporte por agua, ha tenido consecuencias negativas importantes, la Marina Mercante ha desaparecido casi totalmente, la pesca muestra carencias y faltas de controles, las comisiones internacionales han desviado sus cometidos hacia decisiones personales de trasfondo tan erróneo como impracticable.

En el río Uruguay, se instaló un servicio de porta contenedores, al cual se lo anunció como una gran iniciativa, de amplio futuro y grandes beneficios económicos y sociales.

El fracaso de tres buques, no sólo retirados del servicio, sino hasta la pérdida total de los mismos, el Provincias Unidas, Alianza del Plata, y Paysandú. Nunca se tuvo en cuenta la realidad de los posibles transportes de carga, porque no se quiso conocer la existencia de las mismas, y sólo se tomaron en cuenta supuestos de política populista.

Unido a esto, se dragó por millones de dólares, y se anuncia un dragado a 34 pies de costo superior.

Es decir, sobre un error conceptual, de una actitud incontrolada, en lugar de replantear, se va hacia peor. No hay estudios, no hay conducción, se está a los impulsos de políticos de turno.

Este es un ejemplo principal de la ausencia de una política del sector, y un organismo receptor.

La reunificación de los temas relacionados con el sector marítimo, fluvial y lacustre, permite la adopción de medidas, que responden a una única directiva emanada del Poder Ejecutivo.

Las Comisiones Administradoras creadas por el Tratado del Río de la Plata y del

Estatuto del río Uruguay, presentan los casos más significativos de un manejo ajeno y desbordado de los cometidos asignados a ellas, a las que se suma la Comisión de Salto Grande.

Una iniciativa de crear un organismo centralizador, coordinador y de control, sobre las diferentes actividades de diversas comisiones, fue ejecutada dentro del Ministerio de RREE, con proyección de futuro, de concretar la concentración en un solo organismo que se ocupara de todos los intereses marítimos, fluviales y lacustres, en atención a una única directiva, como se dijo, emanada del Poder Ejecutivo. La Dirección de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres, (DIMAF) se creó en 1977, destinando una sede propia, adquirida en la calle Lord Ponsomby 2550 donde funcionó por unos 9 años.

Para ese entonces los delegados en las Comisiones eran designados funcionarios técnicos y expertos de los ministerios que en alguna forma tenían competencias que involucraban a esos cursos de agua.

A partir de 1985, se entendió que los delegados podrán ser designados teniendo vinculación política partidaria tanto del partido gobernante como de la oposición a fin de dar cargos nacidos de políticas partidarias, sin requerir ni conocimientos ni experiencia, ni vinculación con los cometidos establecidos en los Acuerdos Internacionales y se asignó a estos representantes un salario especial.

La dependencia de una Dirección que controlaba iniciativas y economías de las comisiones, incomodaba la presencia de miembros políticos, por lo cual, en 1997, en una reorganización parcial del MMRREE, se elimina la DIMAF, e inclusive la Sede es destinada a otras dependencias del Estado. Desaparece así la centralización que establece controles de procedimientos, iniciativas y

economías operativas.

Todo queda en manos independientes de cada delegación, prácticamente sin control ni consideraciones del propio Ministerio de RREE.

La Comisión de Salto Grande, que debió ser integrada a la CARU, de acuerdo a lo dispuesto en el Estatuto del río Uruguay, no se realizó, por entender que el Estatuto indica a “obras terminadas” y en Salto Grande nunca se completó su realización al no construirse las obras planificadas para la navegación. Igualmente, quedaba con cometido limitado a la producción de energía solamente.

Las Comisiones funcionaban mediante un aporte anual que daba el MRREE como partida única.

A partir del 2005 se aumentaron la autonomía de esas comisiones.

No es claro cuando apartándose de los cometidos establecidos inicialmente para sus funcionamientos, aparecen salarios de delegados en dólares, en cifras que en alguna de ella llega a una retribución de 8.500 dólares mensuales, numerosos aumentos de personal especialmente en Asesores (lógico, se hizo necesario contar con conocimientos que no poseían los delegados), y personal incorporado para servicios varios, por el solo reclutamiento de voluntad de los delegados.

Tal es la deformación de los cometidos, que las Comisiones actúan como autónomas de sus Gobiernos, dando una interpretación absolutamente desviada del concepto de Organismos Internacionales, donde ambas delegaciones uruguay y argentina, han perdido su independencia una de otra. Aparecen como republiquetas autónomas, auto controlables en sus actitudes.

Las Comisiones ahora aparecen con grandes capitales económicos sin aclarar de dónde provienen esos recursos, tal que, en una resolución de un dragado, el pago se efectuaba por los Gobiernos de Uruguay y

Argentina y otra parte por la Comisión, en cifras de millones de dólares.

Desde la Comisión de Salto Grande se propone un proyecto de Hidrovía en la parte norte del río Uruguay, lo que incluye a Brasil. Más allá de lo impresentable del proyecto, que hasta menciona a Brasil, es absolutamente impropio ante las competencias a las que debe regir. Así mismo participa de un proyecto de puerto de barcazas que operarían en el embalse del río Uruguay, con proyección a continuar hasta Brasil.

Tanto en CARP como en CARU han desviado sus competencias llegando a ignorar lo acordado en los respectivos acuerdos de referencia.

La ausencia de controles, ha permitido la toma de decisiones que conllevan costos millonarios en dólares, cuyo destino es por fuera de la realidad.

A principios de esta legislatura, se elevó un pedido de informes, cuyas respuestas fueron dadas a través de la firma del Canciller haciendo suyo el contenido de los informes remitidos por integrantes de esas comisiones, en las que no se dan gran parte de datos excusándose en ser una Comisión Internacional, integrada con Argentina. Claramente, una desviación conceptual, apartándose de sus reales competencias

Quitar estas prebendas personales, y esos lugares de inclusión política, a la fecha hacen muy improbables, que la lógica de reunificar todo en un organismo, con potestades de control total, tenga trámite.

El interés político de aprovechar cargos bien rentados, que permiten dar cabida a partidarios, para que tengan una actividad política y una compensación monetaria, crea una muralla de muy difícil de superar.

En lo personal, como integrante de los grupos negociadores del Tratado y Estatuto, en recuerdo de las directivas con las que se desarrollaron, cuya finalidad siempre estuvo

basada en el estricto cuidado y empeño de servir al país, hoy siento una gran frustración, un despojo a todos aquellos que dieron

lo mejor de sí para lograr soluciones a procesos que estaban pendientes desde 1830 y se haya llevado a caer en estos proceder.



A ORILLAS DEL RÍO SIMILIKI

Por el Contralmirante (R) Hugo VIGLIETTI



Marino Militar retirado. Sus últimos cargos fueron: Comandante de la Flota, Director del Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate en el Mar, Prefecto Nacional Naval y Presidente del Instituto Antártico Uruguayo. Ejerció la docencia y actualmente colabora en voluntariados deportivos. Escribe para publicaciones especializadas de Argentina, España y Uruguay y ha escrito una docena de libros en coautoría y en solitario; entre ellos “De Corazón Celeste, Diego Lugano y Sudáfrica 2010”, publicado por Editorial Planeta; “Entre libros y deportes”, que fuera traducido al inglés y al portugués; “Gracias Uruguay”, sobre el episodio del “Greg Mortimer” y recientemente “La misma forma de entender la vida”, libro publicado en España. En el género de relato corto ha obtenido distinciones en concursos literarios dentro y fuera de fronteras.

4 de octubre de 2005. La Orden de Operaciones es clara. Debemos asegurar el apoyo al dominio del Lago Albert en proximidades de la desembocadura del Río Similiki. Nos ordenaban desplegar todos los medios disponibles en el Lago a fin de identificar y rastrear buques de carga rumbo a Koga, una villa en poder de la milicia. Una vez lograda la identificación, forzar al buque a dirigirse a Kasenyi e impedir su retirada a Uganda. A esta altura, ya habíamos cumplido varias misiones de interdicción y aprehendido un número importante de embarcaciones y milicianos que, generalmente, entregábamos a las FARDC, las Fuerzas Armadas de la República Democrática del Congo. Ahora, se navega en plena noche sin luna, ni una luz a bordo, rostros tiznados. Una oscuridad absoluta, imprescindible para la operación, se cierne sobre todos como un abrazo siniestro. En riguroso silencio y lentamente, las embarcaciones se van adentrando en el Río Similiki, guiadas tan solo por los difusos contornos de los árboles de ambas orillas. Mi Segundo Comandante, el CF Roberto Quintana ha quedado en el COT (Centro de Operaciones Tácticas) en la Base, contro-

lando el desarrollo de la operación. El TN Marcelo Fasana y el AN Julián Lorenzo van en la UPF (Unidad de Patrulla Fluvial) de proa. Al mirar hacia atrás se alcanza a ver el Bote Zodiak que le sigue, cargado con 10 tripulantes armados y munidos cada uno de su equipamiento personal de combate, chaleco antibalas, casco, fusil o pistola, todos listos para entrar en acción en cualquier momento. Tras ese bote vienen 6 más equipados en las mismas condiciones y cerrando la columna la otra lancha UPF, con 12 tripulantes, al mando del AN Martín Pereyra y equipada al igual que la primera, con una ametralladora .50 y 3 MAGs. Es un poder de fuego adecuado para la misión. Todos hemos recibido hace ya meses nuestro bautismo de fuego y sé que puedo confiar en ellos. Mientras el avance continúa Lorenzo mira a su lado al Jefe del Pelotón de Kaibiles, soldados de élite del Ejército de Guatemala, aliados a los que debemos insertar en cercanías de una villa dominada por la milicia congoleña. Avanzamos respetando el silencio, las palabras no son necesarias pues cada uno sabe su función, como también sabe que nos vamos adentrando cada vez más en zona caliente.

Los milicianos dominan este lugar y son arteros, lo hemos comprobado anteriormente. Llegamos al punto previsto. Los hombres se miran. Una palmada en el brazo y el dedo pulgar levantado es la despedida y deseo mutuo de suerte. Él desembarca primero y atrás le siguen sus hombres. Con el agua por el pecho y el arma por sobre la cabeza, se van perdiendo lentamente de nuestra vista, cortando sin ruidos la oscuridad, hasta que finalmente dejamos de verlos. Su misión en esta oportunidad es de inteligencia, el reconocimiento de la villa en poder del enemigo y sus capacidades, para poder planificar un posterior ataque combinado de las fuerzas de la MONUC (Misión de la Organización de las Naciones Unidas para la República Democrática del Congo). Deberán evitar entrar en contacto, no solo porque estarían en franca inferioridad de condiciones, sino porque significaría abortar la posterior operación prevista. Es fácil escribir esa directiva, pero muy difícil de cumplir cuando se opera en zona dominada por un enemigo conocido por su crueldad y por no tener miramientos ni límites. Son capaces de arrasar villas y matar a sus propios compatriotas sin piedad, con armas de fuego o a machetazos, violan a sus mujeres y roban a sus hijos varones. *“En el Nordeste, la milicia pasa a ser una mezcla de guerrillas qué, ligadas todavía a la extracción y comercio de recursos naturales o al simple saqueo, continúan matando con la insania de prácticas ancestrales. No importa de que facciones son, porque se unen, se desunen, se mezclan, pierden vida y la retoman. No importa si son grupos que responden a interés ugandés, ruandés, burdés, o de otras nacionalidades, porque en esa mezcla está su fortaleza. Es así que, como un ser vivo van avanzando, ganando batallas internas, quedándose con sus “trofeos” de guerra e incorporando a sus filas, a los “guerreros enemigos”, que, de no querer pertenecer a ellos, se les quita la vida a machetazos”.*

Cuando el último Kabil ha desembarcado, se retorna a Base con igual sigilo. En 48 horas se volverá a buscarlos al mismo lugar y deseamos fuertemente que vuelvan todos. Son una unidad con un entrenamiento y espíritu de cuerpo especial. De alguna manera se parecen a nuestros Fusileros Navales. La formación del personal del FUS-NA me ha resultado esencial en la función de Comando en los primeros meses de la misión. Su famoso lema, Honor, Obediencia y Lealtad, parecen llevarlo tatuado a fuego en su interior. Nuestra Compañía se formó en Montevideo con marinos de muy heterogéneas especialidades y el entrenamiento y experiencia de los Fusileros, como el caso del AN Raúl Jaime y el Sub Oficial de Compañía SOP FUS Carlos Velázquez, entre otros, resultó fundamental para la formación de cuadros dispuestos a arriesgar en cada misión. Recuerdo la primera vez que estuvimos bajo fuego. Llegamos en abril a Kasenyi, una aldea de pescadores riveraña del Lago Albert en la frontera del Congo con Uganda. Un lugar al que la MONUC (Misión de la Organización de Naciones Unidas en el Congo) asignó prioridad, cambiando la antigua ubicación de la Compañía Uruguaya que se asentaba en Kindú, la URPAC K3, bajo el comando del Capitán de Fragata Jorge Wilson. El redespiegue de la URPAC K4, a una zona más peligrosa, obedece a razones estratégicas y humanitarias. El lugar es centro en este momento, de permanentes enfrentamientos entre las fuerzas regulares, la población civil y la milicia, lo que desemboca en una crisis humanitaria pocas veces vista, donde las atrocidades y las violaciones a los derechos humanos de sus habitantes se producen asiduamente. A los pocos días de establecernos, recibimos una Orden de Operaciones avisándonos de embarcaciones en actitud sospechosa en tráfico de armas y transporte de personal armado ilegalmente entre la villa de Nyamabi y justamente el Río

Similiki. Fuimos con las dos UPF, que pueden alcanzar una velocidad de hasta 30 nudos y en proximidades de la desembocadura del río, a una milla de la costa visualizamos un grupo armado grande, mayor al centenar de personas armadas, no pudiéndose identificar a qué facción pertenecían. Cuando divisaron nuestras patrulleras comenzaron a disparar y ambas UPFs quedaron bajo fuego. Caímos a estribor y repelimos el fuego con nuestras ametralladoras, pero en ese momento dos lanchas artesanales que se encontraban a ambas bandas, supuestamente con pescadores, comenzaron también a disparar. Teníamos tres frentes atacándonos, la proa y ambas bandas, pero nuestro poder de fuego era mayor y salimos airosos, viendo cómo, tanto las embarcaciones como los milicianos de la costa, se dispersaban. Aún no teníamos un mes en la nueva Base y ya nos habíamos visto envueltos en el primer enfrentamiento. Habría más y mayores, pero recuerdo que en ese momento me sentí orgulloso de mis hombres. Volvimos a Base sin bajas humanas ni materiales y desde ese momento comencé a mirar a mi gente con otro respeto. Lo que antes, en tiempos de entrenamiento, era suposición o deseo, ahora se había convertido en realidad. Hubo autocontrol, valentía y profesionalismo en la respuesta armada bajo fuego enemigo. La confianza se gana y ellos ya se la estaban ganando. Han pasado apenas 5 meses de esa refriega, meses con numerosos enfrentamientos que los hacen parecer años. Al llegar a la desembocadura del río e ingresar a las aguas abiertas del Lago Albert, lo cual aporta tranquilidad, ya se puede hablar y el comentario generalizado es el deseo de suerte para los Kaibiles.

—El “mar” está calmo —comenta alguien a bordo. La costumbre y la forma como a veces se pica, ha hecho que le llamemos mar al lago. Es curioso, pero el viento a menudo genera olas que haman fuerte nuestras embarcaciones. Si tuviéramos que usar la es-

cala Beaufort, diríamos que frecuentemente tenemos mar 2 y hasta mar 3. Mañana dispondré “diana” más tarde. Sé que la gente necesita descansar, en esta oportunidad más por el desgaste de la tensión permanente, que por el esfuerzo físico.

“La República Democrática del Congo es un país situado en la zona ecuatorial del continente africano extendiéndose por casi 2.500.000 de km2. Su población, de casi 100 millones de habitantes se encuentra dividida en más de 200 grupos étnicos que practican diversos idiomas y religiones. Es un país rico en recursos naturales, y sus entrañas albergan toneladas de diamantes, cobre, estaño, manganeso, cobalto, plomo, zinc, carbón, uranio, oro, petróleo y el 70% de las reservas mundiales de coltan, imprescindible para la fabricación de cualquier dispositivo electrónico. Esto, junto a la etnicidad, y a la falta de convicción democrática de sus líderes políticos, han hecho del Congo un país de una permanente inestabilidad tanto política y social como económica. Viven en las últimas décadas en un permanente conflicto que ha cobrado desde 1998, la vida de más de cinco millones de personas”.

Y aquí estamos nosotros. La rutina de nuestra vida en la Base, es todo menos justamente rutinaria. Cooperamos con ONGs y agencias de ONU y debemos mejorar la situación de seguridad global en el lago, mediante el reconocimiento, vigilancia y demostración de fuerza. Esta tarea tiene su faceta difícil, pues si bien sabemos las villas que son amigas y las que no, muchas veces recibimos disparos desde la costa que no podemos responder por la presencia de civiles. También debemos verificar, supervisar, observar e informar las actividades dentro del área de patrulla; recolectar información referente a las condiciones de navegabilidad en el lago y el tráfico fluvial; efectuar evacuaciones médicas, tareas de búsqueda y rescate y proveer seguridad al tráfico la-

custre. En definitiva, misiones programadas, misiones que surgen de un momento a otro, entrenamiento y trabajo diario; el sacrificio de las dotaciones de las lanchas de patrulla fluvial, que por más de 5 meses, hasta que fueron contruidos los muelles, debían ir todas las noches a la Bahía de los Hipopótamos, con sus tripulaciones viviendo a bordo en situaciones extremadamente duras de habitabilidad y en guardia permanente; las guardias perimetrales y los controles que son vitales, todo conforma un escenario, en efecto, nada rutinario.

Intento que la gente pueda tener momentos de distensión, donde por ejemplo se improvisa algún deporte. Pero en ese sentido el “gran gol”, lo consiguió hace días el personal de Comunicaciones. *“Una de las adversidades que tuvimos desde el mismo momento que arribamos fue lograr comunicaciones con el resto del mundo. Ya no me refiero a comunicaciones claras y seguras, sino, comunicaciones... Éramos 130 hombres y mujeres con 130 historias distintas, en donde la comunicación era fundamental. La señal telefónica de una empresa privada provenía de una antena que se encontraba en Bogoro, a mitad de camino entre Kasenyi y Bunia, a unos 20 kilómetros. La geografía del lugar hacía que la señal no fuera confiable y dependía de varios factores exógenos donde muchas veces no podíamos incidir. Es así que todos buscábamos la señal subiéndonos a la cima de un cerro cercano con el riesgo de estar en una zona hostil, o buscando altura escalando la antena VHF hasta lo más alto que nos permitía la seguridad y el miedo. El TN (RN) Ernesto Menafra con su gente, que conformaban un gran equipo, el SOC Pedro Rodríguez, el CP Ruben Silveira, el CS Fernando Da Rosa y los MMPP Mauricio Fernández y Álvaro Algalaronda hicieron lo imposible y trepando con dificultad y maniobrando con diversas antenas, lograron mejorar la señal y que cada uno*

de los integrantes de la Compañía, pudiera comunicarse con sus seres queridos a 9 mil kilómetros de distancia. Más aún, con sus habilidades profesionales, lograron proyectar sobre una pared del edificio viejo de la Base, la señal en directo del informativo de Canal 12. Fue algo que parecía de otro planeta. Poder estar compartiendo con todos lo que pasaba directamente en nuestro país. Es difícil describir el impacto positivo que esto tuvo sobre la moral de la tripulación”.

6 de octubre de 2005. Navegando con las últimas luces de la tarde nos adentramos en el Río Similiki. Nadie lo dice, pero todos piensan lo difícil del reencuentro para la extracción de los Kaibiles. Ningún GPS es 100% preciso y el río cambia con la marea y la corriente... Un árbol que cayó atravesado... Un islote tapado... Una vez más la tensión y la adrenalina conviven con el silencio. Cada hombre, cada mujer, sabe que en cualquier momento puede caer bajo un fuego nutrido, mas todos están consustanciados con la misión. Hasta que por fin se ve una figura con un gorro atado sobre su cabeza, característico del uniforme de los camaradas guatemaltecos. El acercamiento se efectúa con precaución y las armas listas. Son ellos. Ágilmente y con ayuda de quienes están embarcados, van trepando rápidamente a bordo. Los abrazos transmiten su gratitud y por cierto el agua los empapa a ellos y a nuestra gente. Nada importa, solo tenerlos a todos de regreso, sanos y a bordo. Se cubren con unas frazadas secas que llevábamos y se emprende el retorno. Al pasar la desembocadura del río y entrar al lago, cuentan que, sin ser detectados, hicieron contacto y pudieron determinar aproximadamente el número de enemigos, su armamento y dónde está su cuartel general. Posteriormente en el briefing que darían ante las autoridades de MONUC y de la FARDC, cuando fueron felicitados por la vital información conseguida, con énfasis expresarían que ese éxito no

habría sido posible sin nuestra colaboración, por el lugar hasta donde llegamos y la posterior extracción.

Cada tanto hacemos un vivac, nada como unos leños ardiendo para rubricar una acción exitosa y solidaria. Con los Kaibiles hablamos de Guatemala, de Uruguay y obvio del Congo. Al poco rato los Kaibiles, cansados se van a su alojamiento y con el tiempo los nuestros también buscan el necesario reposo. Generé una breve, pero sincera amistad con el Jefe de los Kaibiles. En mi caso, a veces me desvelo y me quedo con un grupo de 4 o 5 trasnochadores, pues esas noches dejamos horario libre. Un tripulante sentado a mi lado habla en voz queda.

—La verdad es que con las cosas que hemos hecho en estos meses, me siento orgulloso. Cuando me anoté para una misión de paz, yo pensé solo en lo económico, porque tengo tres hijos y este año acá me va a permitir terminar mi casa, pero está bueno ayudar a esta gente.

—Yo soy soltero y vivo con mis viejos y me anoté porque el entrenamiento del FUS-NA me hizo sentir eso, que podía aplicarlo acá, quería vivir esta aventura, enfrentarme a la vida con situaciones de peligro y desde la primera escaramuza que tuvimos me convencí que hice bien —le responde un joven fusilero con tono aguerrido.

—Y Ud. Comandante, si me permite preguntar ¿por qué se anotó? Tiene familia, su vida resuelta, no es fusilero...

—Buena pregunta —contesto con una sonrisa mientras hago tiempo para pensar la mejor respuesta a algo sobre lo que mucho pensé, antes y ahora—. Yo llevaba 3 años en un destino en tierra y hablé con un compañero que me contó lo que vivió en una misión de paz. Y entonces sentí que más allá del tema económico, podía ayudar, podía poner mi grano de arena para un mundo mejor —saco una foto arrugada que llevo en el bolsillo conmigo. En mi aloja-

miento tengo fotos de mi esposa, mis hijos, mis padres, mis seres más queridos, pero en el bolsillo siempre me acompaña la foto de mis hijos. La muestro y continúo—. *“Estos son mis pequeños soles, como seguro Uds. tienen los suyos. Cuando por algún motivo debo desplazarme por diferentes regiones del Congo, me cruzo con ese niño que me pregunta mi nombre, de donde vengo, si tengo hijos... Si mis hijos son iguales a él, si tengo algo para comer, y si es posible vivir en nuestra Base porque tiene miedo que su padre lo ofrezca a la milicia a cambio de que no maten a su familia, o que la milicia ataque la villa donde vive y se lo lleven para usarlos como escudo humano en los combates que sostienen... Es ahí en donde me planteo la razón por la que estoy aquí. Cuando me cruzo con esa mujer congoleña, sacrificada, trabajadora, dominada por el hombre, utilizada como herramienta de carga y de fecundación, cargando sobre su cabeza enormes sacos de fardo, de alimentos o de vaya a saber qué otra cosa, descalza, maloliente y madre. Y me brinda una mirada cómplice entre cejas, para que nadie la vea, pero llena de gratitud, porque ve en nuestros cascos azules esa esperanza de vida para ella y su gente. Cuando de su espalda, se asoma un ángel, el pequeño sol de ella, como los míos, como los pequeños soles de varios de Uds., y me regala una sonrisa, es que me digo vale la pena estar aquí y hacer el esfuerzo por ellos. O cuando la niña obligada a ser adulto, carga sobre sus espaldas a sus hermanos menores es que me vuelvo a decir: vale la pena la vida, vale la pena este esfuerzo que no tiene más que recompensa hacia el alma de uno y la de ellos”* —hablé mirando hacia el fuego y al levantar la vista veo a alguno contemplando una foto personal y todos en silencio.

Una vez más, como tantas veces ya, pienso que debo ubicar el equilibrio del áni-

mo de mi gente, esta vez, entre el orgullo y la melancolía. Así pues, hago una broma para distender y luego les digo:

—Ahora a descansar señores que en un rato pica Diana y tendremos trabajo.

Llegado a mi alojamiento escribo las notas salientes del día en mi computador personal, mientras pienso en la charla que recién mantuvimos, a tan solo uno pasos de la orilla de la rivera oeste del Lago Albert, en la República Democrática del Congo, bien adentro, en el corazón mismo del continente africano, sobre la frontera nordeste con Uganda. Un lugar lejos de nuestra tierra, de nuestros afectos, donde nos habían enviado con la misión de patrullar, custodiar, controlar y brindar la paz a las poblaciones surtas alrededor de este lago. Y pienso en otras cosas, un poco más personales que no les dije, sobre mi decisión de concurrir a esta Misión de Paz. La razón económica pesó, como también el pensamiento de autoevaluar mis condiciones reales de Comandante en una zona de conflicto ¿Podría ser yo, un líder militar? Miro por la ventana y veo un amplio espacio de la Base. A esa altura de la noche, solo el personal de guardia está despierto y en movimiento. Son 130 almas y un enorme sentido de responsabilidad me lleva a tener un profundo sentimiento hacia ellos. “*Dependemos de Ud. Comandante*” me han dicho algunos más de una vez. Siento que fui honesto en mi respuesta a ellos, pues hace rato sé que la verdadera razón de estar allí, fue la que di. En definitiva, estamos ayudando a buscar la paz entre gente que lleva mucho tiempo sufriendo, gente que merece vivir un mundo mejor, alejado de la violencia y el terror. “*No basta con hablar de paz, uno debe creer en ella y trabajar por conseguirla*” dijo la escritora Eleanor Roosevelt. Y a eso vinimos, a trabajar para conseguir la paz.

8 de noviembre de 2005. Hoy toca un desplazamiento, terrestre, si se quiere, similar de peligroso que nuestras navegaciones.

Nuestra compañía, la URPAC K4, asentada en Kasenyi, se encuentra a una distancia de 48 kilómetros de la ciudad de Bunia. Una vez por semana hacemos ese trayecto por razones logísticas. Allí está el Cuartel General de ONU que nos provee todo, desde alimentos hasta material, munición, etc. Este camino tiene un valor estratégico pues conecta una parte importante del Congo y para nosotros es tan vital, que le hemos llamado el “Camino de la Vida”. Irónicamente, varias veces la muerte se dio cita en este camino, muy propicio para las emboscadas de la milicia. Hoy vamos con un grupo de soldados de Bangladesh. Su moral no es la mejor, pues no hace mucho sufrieron dos emboscadas de grupos rebeldes y la muerte de varios camaradas. Ellos son, de alguna manera y a bastante distancia, nuestros vecinos. Más allá, aún más lejos, a una distancia superior a los 50 kilómetros de nuestra Base, se encuentran los contingentes de Pakistán y más hacia el norte del Lago, el nepalés. Estos dos sin posibilidad de contacto, en virtud que no existen vías que comuniquen ambas posiciones. O sea, que nosotros y Bangladesh, unos 200 efectivos, estamos solos en nuestra área. El camino es un sendero de tierra y piedra, que serpentea la montaña a más de 2000 metros de altura hasta llegar al valle que termina en el Lago Albert. Sus 48 kilómetros de extensión y sus más de 60 curvas, recodos, pasos a desnivel, una vegetación densa e invasiva y una fauna no amigable para el hombre, se suma a la permanente amenaza de la milicia. Allí, integrantes de distintos *teams* de Naciones Unidas perdieron la vida al ser emboscados y asesinados por los rebeldes, que a menudo se hacen con el control del camino. Milicianos cuya crueldad muchas veces carece de límites. Todos recordamos un suceso ocurrido meses atrás en Mbogoro, una villa que atraviesa el camino. Un día como cualquiera y sin razón alguna, un grupo de milicianos irrumpió en la única escue-

la rural de la villa, donde una maestra estaba dando clases a un grupo de niños, intentando darles sentido a sus vidas y sin mediar palabra de manera atroz, los mataron a todos en uno de los más horrendos crímenes ocurridos en esa zona.

Así pues, el cruce se hace siempre en forma planificada y en convoy escoltados por vehículos blindados. Hemos tenido más de un intercambio de fuego, afortunadamente sin bajas propias, pero a veces la milicia concentra tropas en la zona y logra bloquear el sendero. “El camino está cerrado”, recibimos por radio más de una vez. En una oportunidad llegamos a estar 21 días aislados y era realmente como estar desconectado del mundo. Nuestro personal de cocina se veía obligado a hacer magia para alimentarnos adecuadamente racionando víveres. La sensación de aislamiento era desagradable y se sumaba a la incertidumbre del momento en que volveríamos a estar conectados con el Cuartel General, pero logramos sobrellevar airoso esos períodos, al igual que las varias escaramuzas con que a veces tuvimos que abrirnos paso a tiros en el camino. Lo sabíamos desde el primer día, era una zona caliente. Hoy hicimos el recorrido en máxima alerta como siempre y afortunadamente no hubo ningún incidente. Siempre es agradable e importante llegar al Cuartel General. No solo cargamos todo el material logístico, sino que interactuamos con caras amigas y más importante aún, participamos de *briefings* que nos informan y actualizan de la situación militar en la zona y política en el Congo. Ahora toca volver y lo haremos con el mismo grado de alerta que a la venida. Cualquier distracción puede ser fatal.

15 de noviembre de 2005, Kasenyi. Es una fecha especial para nosotros, día de la Armada, y la pasaremos cumpliendo la Orden de Operaciones “Enthusiast”. Es la primera vez que actuaremos como una fuerza ofensiva de ataque. Días atrás, la milicia

envalentonada con pequeñas batallas ganadas, había atacado varias posiciones de las FARDC y las villas de Gety, Tchabio-Bugasi y Kandjo-Koga, causando muertos y heridos en civiles y en las filas de las FARDC. Estas últimas contratacaron y lograron recuperar algunas posiciones, pero otras, sobre todo las cercanas al Río Similiki continuaban bajo el control de la milicia y se temía por la situación de los pobladores.

El Comando de la Brigada de Ituri, de quien dependíamos, dispuso realizar una operación combinada, con integrantes de las Fuerzas Armadas de la RDC, de los Batallones de Bangladesh, Pakistán, India y nosotros. La misión asignada a nuestra unidad ordenaba lanzar un ataque sobre blancos designados y realizar patrullas en el área de operaciones, siendo una de las tareas específicas, destruir conjuntamente con las FARDC, el objetivo Koga (villa base de la milicia, aledaña a la desembocadura del Similiki). El concepto amplio de las operaciones por parte de la Brigada de Ituri, fue realizar una especie de tenaza, donde las fuerzas de tierra atacaban desde el Oeste y la URPAC con las FARDC presionaban desde el Norte, para así poder ir encerrándolos sobre el Similiki, dominarlos o hacer que huyan hacia el Sur o hacia Uganda.

Es así que, para cumplir nuestra tarea, zarpamos hoy 15 de noviembre, a la hora 09:00, con nuestra flota completa de 2 UPF y 7 zodiac MK-4, desde Kasenyi hacia Koga. En total trasladamos a 102 integrantes de las FARDC en dos olas hacia el área de operaciones y 2 toneladas de pertrechos y víveres.

A la hora 10:00 se hace un rendezvous en cercanías de Koga con 6 embarcaciones locales cargadas completamente con otros elementos de las FARDC que se encontraban camufladas entre la vegetación de la zona. Cuatro de estas unidades son de dimensiones considerables, mayores a nuestras UPFs con capacidad de transporte de aproximadamen-

te 40 soldados. Podemos apreciar que dos de estas embarcaciones tienen a bordo un montaje doble de cohetes de 137mm. El resto del armamento que podemos ver son morteros, RPG 7, AK 47 y FAL. En mi Unidad de Patrulla, embarca el Comandante de las FARDC y pasamos a ser la unidad de Comando y Control para el resto de la Operación.

Desde allí se ordena el fuego que realizan las embarcaciones de las FARDC contra la costa para el ablandamiento previo y 6 disparos de cohete hacen blanco perfecto en las cabeceras de playa. Luego se ordena el desembarco y bajo un intercambio permanente de fuego entre buques y costa, se realiza el desembarco en oleadas de los efectivos en las cabeceras de playa de las orillas del Similiki. Los botes ganaban la costa, y luego se acercaban a nuestras embarcaciones para realizar el traspaso del personal y así seguir realizando el desembarco en otra de las playas seleccionadas. En todo momento, la acción se mantiene bajo el apoyo aéreo de los helicópteros de ataque de la India, en donde el TN Menafrá, efectúa desde nuestra UPF, el control aéreo correspondiente.

Son las 13.20. Alguien comenta a bordo que en Uruguay son las 8.20 y que el año pasado a esa hora se estaba alistando para ir a la Plaza de la Armada por un nuevo aniversario. Lo dice mientras con presteza, toma un cabo de una embarcación de las FARDC, que trae varios heridos, uno de ellos en estado grave. Presentaba heridas en cabeza y ambas manos por detonación de un proyectil enemigo sobre su posición. Allí nuestros dos enfermeros de combate, toman acción a bordo de la unidad de las FARDC. Logran estabilizar a ese herido, atender a los otros y luego se dispone que la otra UPF, más una Zodiac, trasladen a todos los heridos hacia la villa de Tchomia, en donde se los entrega a la Compañía de Bangladesh para su traslado urgente al Hospital local, mientras la UPF 3 continuaba en zona de conflicto realizando

el bloqueo naval correspondiente. Luego nos enteraríamos que todos esos heridos, incluidos el grave, salvaron sus vidas. El Comandante de las FARDC desembarca a la zona ya controlada por sus hombres y sus efectivos proceden a incendiar el Cuartel General de la milicia. Son las 14.05 y se ordena el fin de esta etapa de la misión para las fuerzas involucradas, quedando solo las FARDC en la zona de operaciones, asistiendo a las poblaciones de las villas recuperadas. Regresamos a Base con la satisfacción de haber cumplido la misión a cabalidad. Liberadas las tensiones y ya no escuchándose ni disparos ni gritos, la adrenalina va bajando y hasta se escucha alguna broma. Yo siento la enorme tranquilidad de no haber tenido bajas ni heridos en nuestra gente. Son las 15.35 y llegamos a Base. La primera inspección permite ver varias marcas de disparos en el casco. “Más pintas para estos tigres” comenta alguien. Los dejo bromear pues estoy muy orgulloso de ellos. Nadie perdió el control ni arrugó un milímetro en lo peor de la misión y eso que el intercambio de fuego fue nutrido. Para mis adentros pienso en esos cascos de las UPFs, que no son blindados y también que si esos disparos hubiesen sido más elevados, hoy podríamos estar lamentando bajas. Pero la historia aún no terminaba.

A las 48 horas partimos con nuestras unidades mayores (UPFs) para realizar un patrullaje en el área de operaciones, haciendo contacto con las fuerzas de las FARDC y traspasándoles víveres y agua. Ese mismo día, en horas de la noche recibo la orden de realizar en la mañana siguiente, la extracción de 120 hombres que seguían en el área de operaciones. A las 09.15 zarpamos nuevamente con la flota completa (2 UPFs y 7 zodiac) llevando a bordo al Comandante de las FARDC de los lagos Kivu y Albert. Primero realizamos la extracción de personal existente en Koga, donde entregamos víveres y agua a la gente que quedaba en el lu-

gar. Luego hacemos lo propio en otras localidades del Similiki. En las conversaciones sostenidas, nos enteramos que las bajas milicianas superaron los 100 hombres. En las villas liberadas reina la calma y una vez más podemos ver las sonrisas agradecidas de los lugareños. También, tenemos la oportunidad de observar el modo de vida de los soldados que ocuparon la villa, los sitios incendiados, el estado de la moral. Escuchamos su canto de guerra y pensamos lo difícil, lo duro de su tarea, tratando de llevar la paz y el orden, en lugares donde la milicia se comporta de forma tan cruel como anárquica. Son las 15.30 del 18 de noviembre cuando regresamos a Base, ahora sí, con la Operación “Enthusiast” definitivamente terminada.

15 de noviembre de 2005, Montevideo.

Algunos tripulantes de la Kilo 4 ya regresaron del Congo. La mayoría seguimos en Kasenyi. Mi relevo designado, el Capitán de Fragata Emilio Cameto, que comandará la Kilo 5 me comentaría más tarde el sentimiento vivido. Está parado y a sus espaldas siente las miradas de autoridades y el personal de la Armada. Al frente ve la clásica formación de compañías de la Institución, que siempre en esta fecha rinde honores. Tras ellos la mítica figura diseñada por Yepes, que en su oscuro bronce parece significar la eterna lucha entre el mar y el marino. Un brazo aferrando una estructura, un puño en alto, un timón o una estrella en su parte superior. Es un monumento abstracto, sujeto a la interpretación o imaginación de quien lo mire y se erigió hace más de medio siglo en honor a los hombres de mar que murieron cuando el naufragio del Pesquero “Isla de Flores” en el Banco Inglés. Desde ese entonces se ha convertido en un lugar de solemne recuerdo a nuestros caídos en actos de servicio, que en esta profesión y los escenarios de riesgo en que se mueve, los hubo y no pocos. Siempre le ha impresionado este monumento, hoy aún más. Tras él, en las aguas

del Río de la Plata, los buques de la Flota y embarcaciones amigas, ponen el marco marineramente adecuado al momento. A su lado, uno de los tripulantes de la Kilo 4, ya retornado, el MP Pose, sostiene el Pabellón representativo de la Compañía URPAC Kilo 4. El locutor del acto anuncia que el Presidente de la República y el Comandante en Jefe de la Armada, entregarán la condecoración “15 de Noviembre”, Distintivo Azul (Servicios Distinguidos de Carácter Extraordinario) al Pabellón de la Compañía Uruguaya de Patrulla Fluvial Kilo 4, *en reconocimiento a los méritos puestos de manifiesto ante importantes condiciones adversas vividas desde su re-despliegue en la zona del Lago Albert, sobrellevando una situación de aislamiento en zona de combate, con la fuente de abastecimientos general de ONU a 40 kilómetros... Esta Compañía enfrentó situaciones de combate en dos oportunidades y ha llevado a cabo exitosamente una misión de incursión y extracción en zona hostil de fuerzas especiales de Guatemala que se encontraban en situación apremiante, cuya extracción por aire y tierra no era posible.* El tripulante inclina el asta para que las autoridades puedan prender la condecoración. Lo mira de reojo y ve que su pecho parece estallar de orgullo y emoción.

20 de diciembre de 2005, Kasenyi.

Nos quedan pocos días para nuestro retorno a Uruguay, serán las últimas Navidades lejos de nuestras familias. Ya han llegado los relevos para el grueso de la Compañía K4. El Comandante de la Compañía URPAC K5, ha traído la Condecoración que el Mando nos otorgara en Montevideo. Dispongo una pequeña ceremonia, allí, en ese lugar que cobijó nuestros pensamientos, nuestras charlas, nuestras acciones y nuestra vida durante casi un año. La Condecoración es puesta en la corbata del Pabellón de Combate de nuestra Compañía, que está en formación, marcial como nunca. Allí le

corresponde estar y seguramente a nuestra vuelta irá al Museo Naval. Veo a mis tripulantes orgullosos y emocionados, algunos con ojos húmedos. Seguramente ven en esa condecoración más que un reconocimiento. Ven los enfrentamientos sostenidos, ven las caras de agradecimiento de los pobladores de las villas vecinas y de muchos locales cuyas vidas salvamos, ven los tiempos de ausencias de sus hogares y la lejanía de los afectos. También a mí, me embarga un sentimiento muy profundo. Me hubiera gustado que los 130 pudieran estar parados en la Plaza de la Armada, el mes pasado, recibiendo el reconocimiento que era de todos por igual, pero irónicamente en ese momento estábamos en un duro enfrentamiento contra la milicia.

Recuerdo que al partir para el Congo me propuse dos objetivos fundamentales: poder cumplir las misiones que me encomendaran y volver con los mismos hombres y mujeres con que llegué. La vida, el destino, Dios, la obsesión por el cuidado de la seguridad, en el orden que sea, me permitieron cumplir ambos. Nuestra Armada viene efectuando misiones de paz desde muchos años atrás,

desde un lejano 1991 en Camboya, hemos desplegado contingentes y/u observadores navales en Congo, Haití, Sierra Leona, Eritrea, Etiopía, Chipre, Irak, Kuwait, el Sahara Occidental, Colombia, Timor Oriental y Burundi. Más tarde me enteraría que nuestra Institución ha desplegado más de 6.000 efectivos, de los cuales, entre el 2010 y 2017, el 15% ha sido personal femenino. Junto con las otras Fuerzas Armadas, se ha colaborado en misiones de paz y se han sufrido bajas. Los despliegues de nuestra Armada en el Congo finalizarían en el 2017 y dejarían un país más estabilizado social y políticamente, con un presidente y un parlamento elegidos democráticamente. Nunca más volví a ver a mi amigo Kaibil, pero me enteré de que murió en combate. Era un valiente, un bravo soldado. No pierdo de vista que cada Compañía convivió seguramente con el peligro y colaboró con la paz mundial, como internacionalmente nos han reconocido en forma frecuente. Cada una y cada tripulante vivió su historia. Ésta fue tan solo una más, pero fue mi historia, la historia de los 130 hombres y mujeres de la Compañía URPAC Kilo 4.

Nota: el autor agradece al entonces Capitán de Fragata (CG) Roberto Estévez, Comandante de la Compañía Uruguay de Patrulla Fluvial URPAC K4, haber compartido sus recuerdos para dar forma y veracidad a este relato. Los entrecomillados en cursiva le pertenecen textualmente.

También el agradecimiento para el Capitán de Fragata (CG) Santiago Quevedo, por la información aportada desde el Centro Coordinador de Misiones de Paz de la Armada Nacional, a su mando.

Bibliografía utilizada: “Historias de la Flota”, publicado en el 2009 por el Comando de la Flota de la Armada Nacional.



UN ANÁLISIS ALTERNATIVO DE LA BATALLA DEL RÍO DE LA PLATA TERCERA ENTREGA

Por el Prof. Daniel ACOSTA Y LARA



Nace en Montevideo el 23 de marzo de 1954. De profesión Técnico en vidrio, especializado en diseño y construcción de aparatos científicos de vidrio, en la Escuela Técnica Schott Glaswerke-Maguncia. Titulado por la Cámara de Industria y Comercio de Renania-Palatinado (República Federal de Alemania).

Se detalla su actividad laboral:

- 1993- 2019 *Facultad de Química. Profesor adjunto G° 3. Fundador y encargado del Taller de Aparatos de Vidrio de la Universidad de la República ubicado en la Facultad de Química.*
- 2001-2020 *Tecnólogo Químico-Montevideo. Docente encargado de la asignatura "Introducción al Trabajo con Vidrio".*
- 2001 - 2010 *Centro de Diseño Industrial Docente encargado de la asignatura "Taller de Vidrio".*
- 2001 - 2005 *Docente del curso de posgrado de la Facultad de Química para profesionales y técnicos en el tema: "Operación segura de aparatos científicos de vidrio."*
- 2000 - 2012 *Universidad de la Empresa - Montevideo. Docente encargado de los cursos de Tecnología de Materiales de los semestres 1° a 4° de la carrera de Diseño Aplicado.*
- 2012 - a la fecha *Universidad de la Empresa-Colonia Docente encargado de los cursos de Historia del Diseño de los semestres 1° a 4° de la carrera de Tecnicatura en Diseño Gráfico.*

POST MORTEM

La pérdida del *Admiral Graf Spee* afectó profundamente al Alto Mando de la Kriegsmarine. El Gran Almirante Erich Raeder lo calificó como un precedente peligroso, que no resultó deshonroso debido al suicidio de su comandante, el Capitán de Navío Langsdorff.

Para la marina alemana, el destino del *Spee* fue un hecho que no debería repetirse. Raeder hizo propicia la oportunidad del trágico fin del buque para redactar una estricta orden de servicio: ***todo buque de guerra alemán debe combatir hasta alcanzar la victoria o hundirse sin arriar la bandera.***¹

Los acontecimientos del día 17 de diciembre de 1939 que culminan con la voladura del *Spee*, el subsecuente traslado de gran parte de los tripulantes a territorio argentino, la muerte del comandante Langsdorff, y la internación de la tripulación en Argentina, han sido cubiertos por numerosos autores en varias decenas de publicaciones, por lo que en esta tercera y última entrega no se tratarán esos temas.

Debido a que aportan a la formación de opinión, se presentan algunas opiniones oficiales mayormente inéditas, vinculadas con el *Graf Spee* como sistema de armas, y comentarios sobre las decisiones del comando

del *Spee* respecto de la pérdida del Panzerschiff. Al final se incluye un análisis actual sobre las posibilidades reales de la escuadra británica de vencer al *Graf Spee*.

Reacciones en la Kriegsmarine

La Batalla del Río de la Plata permitió evaluar en combate el diseño del buque, y concluir entre otras cosas que, además de los problemas expuestos por el comandante en su diario de guerra, la consigna “Más veloz que el más fuerte, más fuerte que el más veloz” no se aplicaba cuando los adversarios eran tres cruceros que fieles a la consigna de Lord Horacio Nelson: “Ningún capitán se equivoca cuando avanza hacia el enemigo”, se acercaban al adversario despreciando los riesgos.

Basándose en la información remitida por el comandante Langsdorff, comunicaciones y respuestas a cuestionarios por parte de algunos oficiales del *Spee*, el Comando Superior de la Marina de Guerra (OKM), realizó una extensa investigación de las circunstancias que llevaron a la pérdida del Panzerschiff.

Este material conformó el documento denominado “Taktik”, que incluía en su volumen 1: los informes enviados por el comandante Langsdorff, y el Primer Oficial Capitán de Navío Kay entre el 13 de diciembre de 1939 y el 15 de enero de 1940, informe de la batalla producido a partir de documentación del comando del buque, partes del informe del Comodoro Harwood publicados entre el 20.12.39 y 4.1.40, lista de impactos recibidos por el *Graf Spee* y daños producidos por estos (sin orden temporal ya que no fue registrado abordó), experiencias obtenidas durante la batalla, problemas de diseño del Panzerschiff, propuestas de mejoras, y consideraciones sobre la decisión del comandante de ingresar a Montevideo. Taktik fue enviado para evaluación a cua-

renta y seis comandos y departamentos de la Kriegsmarine.

A pesar de que la información disponible en Taktik, resultaba muy restringida, los jefes consultados enviaron sus opiniones al Comando Superior de la Kriegsmarine (OKM).

“Respuesta de la Dirección de Operaciones Navales (SKL)”²

A) Batalla naval del Río de la Plata

1. Al comienzo *Spee* concentró el fuego de su artillería pesada (SA) sobre el *Exeter*, obteniendo impactos a partir de la quinta salva y causando daños muy importantes. Los cruceros livianos se encuentran fuera del alcance de la artillería de 28cm, pero podían ser combatidos con la artillería mediana en caso de acercarse.

2. Después de este exitoso comienzo ocurre a los 8 minutos un cambio radical en la batalla. A las 06.23 el *Exeter* vira alejándose de los cruceros livianos. Se establece a bordo de *Spee* la condición “riesgo de torpedo” (Torpedogefahr) y la artillería pesada comienza a disparar sobre los cruceros livianos, virando el *Spee* al W. El cambio de objetivo de la SA liberó momentáneamente al *Exeter* del asedio que estaba sufriendo.

3. Aún en la condición de mayor riesgo, las posibilidades de éxito del arma de torpedos del adversario a las distancias de combate del momento, no parece justificar la condición de “riesgo de torpedo”. Aún en distancias de combate menores, la amenaza de un ataque con torpedos no justifica bajo ningún concepto el cambio de blanco de la SA.

A pesar de que a las 06.34 la SA renovó su ataque al *Exeter*, *Spee* no parece haber intentado reducir la distancia para dar el golpe de gracia al crucero pesado. El hundimiento del *Exeter* hubiera afectado

la disposición de combate de los cruceros livianos.

4. Al enfrentar a los cruceros livianos, *Spee* no aprovechó las ventajas tácticas de su éxito artillero contra el *Exeter*. En el siguiente tramo de la batalla el *Ajax* y el *Achilles* comenzaron a acercarse alcanzando al *Spee* con su artillería de 6in.

Los constantes cambios de rumbo del Panzerschiff para evitar los impactos y los posibles torpedos, afectaron la eficiencia de su artillería, y provocaron un gasto de munición de la SA sin alcanzar al adversario.*”

* Nota del autor: Las calculadoras de las centrales de artillería no podían procesar la información recibida con la suficiente velocidad como para mantener las armas apuntadas al blanco a pesar de los bruscos cambios de rumbo, y las soluciones artilleras suministradas a las armas quedaban rápidamente invalidadas.

Los datos que ingresaban en estas *máquinas* electromecánicas se comunicaban eléctricamente. Algunos se alimentaban de manera automática como la velocidad y el rumbo del buque propio, otros se leían en visores y diales, y se cargaban manualmente mediante manivelas. Los cañones pesados que tenían una cadencia de fuego de dos disparos por minuto, (las torres pesadas estaban estabilizadas centralmente en curso y en altura), se deprimían para ser cargados, se elevaban nuevamente al ángulo ordenado y se esperaba a que la computadora SVW (sistema computarizado de disparo) los disparara automáticamente. Los cambios de rumbo obligaban a que toda la operación comenzara nuevamente o se hacía fuego cuando las armas ya habían dejado de cubrir el blanco.³

“El fuego del *Spee* no volvió a recobrar la eficacia alcanzada tempranamente contra el *Exeter*. Solo algunos minutos manteniendo un curso fijo determinado hubieran basta-

do para alcanzar decisivamente a los cruceros livianos y destruirlos.

5. El arma de torpedos demostró no ser efectiva, aún a corta distancia, en una batalla de movimientos. De nuestro lado se utilizó sin éxito, y del lado adversario, a pesar de numerosos intentos, no se lograron blancos.

6. Desde el punto de vista táctico y artillero el *Graf Spee* debería haber logrado salir victorioso de este encuentro.

La determinante sobrevaloración del peligro que suponían los torpedos del adversario, el desconocimiento real del extraordinario efecto de su artillería pesada y la “timidez” táctica tanto frente al *Exeter* como a los cruceros livianos, impidieron que el *Spee* resultara vencedor.

Conclusiones del SKL:

a) De acuerdo a los horarios de los mutuos avistamientos de las dos fuerzas, puede establecerse que la detección y el mantenimiento del contacto por parte del adversario podrían haberse evitado.

b) Una vez iniciado el combate debió considerarse la posibilidad de romper el contacto sirviéndose del superior alcance y efecto de la SA. Esto podría haberse logrado, sino durante el día, al atardecer o durante la noche.

La ventaja de la rápida aceleración de los motores del *Spee* podría haberse utilizado a efectos de escapar de la escuadra aliada.

(N.del Autor) Debe tenerse en cuenta que la evaluación es realizada basándose en datos teóricos, p.e. la velocidad máxima que en ese momento podía desarrollar *Spee* nunca fue mayor de 21 millas náuticas. Los cruceros británicos la superaban ampliamente.

c) La llave del éxito en un combate naval es según la experiencia, la correcta evaluación del armamento propio con

respecto al del adversario de parte del comando del buque.

Es un hecho comprobado que *Graf Spee* reaccionó al peligro que suponía el arma de torpedos del adversario a pesar de encontrarse fuera del alcance del mismo, influyendo esto en la elección de la distancia para el combate artillero y su posición con respecto a los cruceros.

El arma de torpedos del *Spee* no fue tenida en cuenta por el adversario para determinar la distancia de combate y su posición respecto del *Panzerschiff*. Esto queda demostrado por la distancia a la que las armas de 6in de los cruceros livianos hicieron fuego sobre el *Spee*, y el hecho que la acción evasiva recién se concretó una vez que se dispararan los torpedos.”

Es interesante comparar la opinión del Comando de Operaciones Navales (SKL) con la del comando de la Escuela de Torpedos en Flensburg-Mürvik:⁴

.....

a) Riesgo de torpedo para el *Spee*.

Graf Spee se encontró dentro del alcance del arma de torpedos del adversario a partir de las 06.20 horas. El “riesgo de torpedo” fue evitado con el viraje del *Spee* hacia el Oeste ya que *Exeter* disparó un haz de torpedos justo antes de la ejecución de ese cambio de rumbo. Entre las 07.10 y 07.25 horas, *Spee* se encontró siempre al alcance del arma de torpedos de los cruceros británicos ya que la distancia se había reducido a 76 hm.

b) Posibilidades de éxito del arma de torpedos del *Spee*.

Los constantes cambios de distancia, curso y velocidad de los cruceros dificultaban las posibilidades de éxito del arma de torpedos del *Spee* contra estos.

Entre las 07.00 y 07.15 horas los cruceros livianos se encontraron al alcan-

ce de los torpedos del buque alemán. Su posición con respecto a este era de 40°, la distancia de combate de 175hm disminuyendo a 100hm. El informe del comando del *Graf Spee* no indica por qué no se hizo uso del arma en esas circunstancias.

Recién a las 07.16 horas *Spee* prepara el disparo de un haz de torpedos desde una posición muy adecuada para alcanzar al blanco. Lamentablemente el disparo se realiza en el momento que el *Panzerschiff* realiza un fuerte viraje y solo se lanza un torpedo. El mismo es avistado por un tripulante del *Achilles* a 50 yardas de la popa y a 150 yardas de la proa del *Ajax*.

No se dispararon torpedos contra el *Exeter*. Este crucero se mantuvo siempre a un promedio de 190hm de distancia y en posición 45°, fuera del alcance.

d) Técnica

1. No fue posible el empleo del arma de torpedos del *Spee* contra el *Ajax* y el *Achilles* debido a las distancias y posición de los mismos. Las distancias medidas por el predictor de torpedos de popa y la posición de los cruceros impedía que las alzas de torpedos los centraran en sus campos visuales. La dirección desde el puente nocturno no fue posible debido al fuego de la torre pesada de proa. El motivo de que no se hayan lanzado torpedos en el momento más conveniente (entre las 07.00 y las 07.15 horas) puede explicarse por una interrupción de comunicación entre el comandante del buque, que se encontraba en la cofa de combate y la dirección de torpedos, seguramente provocada por los cuatro impactos que había recibido la torre de combate.

El disparo de un solo torpedo podía deberse a que el fuerte cambio de rumbo del *Spee* impidió que ejecutaran los intervalos necesarios para el disparo de un haz de estas armas. El disparo de un haz de

torpedos está técnicamente vinculado con la velocidad de viraje de un buque.”

En enero de 1940 la Seekriegsleitung-SKL (Dirección de Operaciones Navales) produjo un extenso documento vinculado con la Batalla del Río de la Plata.

Diario de guerra de la Dirección de Operaciones Navales (SKL) Parte C, Volumen I Agosto 1938-Mayo 1940.⁵ Situación en el Atlántico 1.1.1940 Valoración de la operación en el Atlántico del *Panzerschiff Admiral Graf Spee* desde el 21.8.1939 al 13.12.1939.

Algunos pasajes de ese documento:

.....
 “III.- Resultado de las operaciones del *Graf Spee*.

El resultado de 50000 toneladas de registro bruto hundidas en 78 días de operación es muy bueno.

.....
 Además del éxito del tonelaje hundido, el conocimiento de la presencia de un *Panzerschiff* produjo gran alarma, obligando al adversario a distraer importantes fuerzas navales de otras zonas de guerra resultando un alivio para la operación de los cruceros de batalla ejecutada en noviembre.

.....
 –Artilería del *Panzerschiff*

El desarrollo de la batalla ha permitido establecer que un *Panzerschiff* debe evitar enfrentarse con 2 o 3 cruceros al mismo tiempo. Es posible enfrentar a un adversario con su artillería pesada, pero el reducido número de tubos de 28cm dificulta dividir el fuego para enfrentar con éxito 2 adversarios al mismo tiempo. Los cañones de 15cm protegidos solo con escudos anti metralla, no tienen el mismo valor operativo que las armas del mismo calibre dispuestas en torres blindadas de los cruceros livianos. El comando tiene dificultades para ubicar al buque en una

posición ventajosa para ambas artillerías, resultando entonces en una disminución de la efectividad de la artillería mediana (MA).

–Ingreso del *Spee* a Montevideo

El *Spee* sufrió 20 impactos de granadas aliadas, 2 de ellos de 8in del *Exeter*.

El análisis de los daños y desperfectos permite establecer que el *Panzerschiff* con sus máquinas capaces de rendir al 100%, la munición disponible, su artillería principal intacta, el arma de torpedos sin daños, se encontraba en perfecto orden de combate.

Sin embargo, falló en alcanzar el objetivo estratégico de romper el contacto con los dos cruceros livianos utilizando su velocidad. Existían 2 posibilidades para romper el contacto,

–utilizar la capacidad de mantener su alta velocidad durante largo tiempo.

–retomar el combate y destruir definitivamente a los cruceros livianos.

Ninguna de estas dos opciones, que hubieran resultado exitosas, fue utilizada por el comandante. La sorpresa que supuso que 2 cruceros livianos impusieran a un *Panzerschiff* sus condiciones en el desarrollo del combate, los daños y pérdidas sufridos ha impedido que el comandante valorara acertadamente el éxito ya alcanzado.

Los efectos de la batalla, las heridas leves sufridas, la creencia en la cercanía de fuerzas enemigas superiores (promovida por la escucha del tráfico radial del enemigo), un exagerado análisis de los daños propios, llevaron al comandante a valorar erróneamente la situación estratégica.

A las 13.05 horas comunicó a su aprovisionador la orden de retornar a Alemania, eliminando tempranamente las posibilidades de retomar las operaciones y retornar a la patria.”

Nota del autor: el redactor de este informe intenta, basándose en información

teórica, y sin tener en cuenta las limitaciones técnicas del diseño detectadas durante la misión y el estado del *Spee* después de más de 4 meses de operaciones en el mar; responsabilizar al comando del *Spee* por no escapar y evitar la destrucción del buque. La pérdida del buque es responsabilidad del comando, pero las cualidades que describe el autor no estaban disponibles para el comando al momento de enfrentarse a la escuadra británica.⁶

.....

“Conclusiones:

I.- El tipo de buque.

El tipo de buque ha sido exitoso. A destacar son el funcionamiento sin contratiempos de las armas y de las máquinas, y una mínima pérdida en sus características de combate.

También han aparecido como debilidades, la baja velocidad máxima, el limitado número de tubos de la artillería pesada lo que afecta la división del fuego, protección deficiente de las dotaciones de la artillería mediana durante el acarreo de munición, presencia de dotaciones extremadamente numerosas de la artillería mediana y antiaérea en la cubierta, lo que provocó alto número de bajas.

II.- Táctica

La ventaja de ubicarse a sotavento ha demostrado su importancia.

III.- Resultados

El intento de neutralizar el acercamiento de unidades veloces por medio de constantes cambios de curso y el uso de niebla artificial no resultó exitoso.”

Un análisis actual del historiador Dr. Alan D. Zimm:

“El Ministerio Británico de Información sacó provecho de la pérdida del *Spee* produciendo rápidamente un informe para alentar a la población, respaldar a los marinos británicos, y erosionar la confianza de Hitler en su flota de superficie.

Ofreció al público un folleto que se vendía a 2 peniques la copia, con un dramático relato que presentaba a Gran Bretaña como David y a Alemania como Goliath. Esta descripción de los hechos sigue vigente hoy en día.

Los británicos utilizaron 2 métricas para fundamentar su supuesta inferioridad: el peso de la andanada del *Spee* se estableció en 4700 libras, mientras que el total de la andanada británica era de 3136 libras, una ventaja de 50% para el buque alemán. La medida era para una andanada (un disparo por cañón). Un cálculo más realista permite establecer que debido a la superior cadencia de fuego de las armas de los cruceros, estos eran capaces de disparar 21760 libras por minuto al *Spee*, este en cambio, podía enviar a la escuadra aliada, 13121 libras por minuto, un 30% menos que sus adversarios británicos.

.....

Análisis táctico.

Las armas de 28cm del *Graf Spee* podían penetrar el blindaje del *Exeter* a todas las distancias, como las armas de 20,3cm del *Exeter* con respecto al blindaje del *Graf Spee*.

Las granadas de 15,2cm de los cruceros livianos podían penetrar el puente blindado del *Panzerschiff* por encima de las 21000 yardas o su cinturón acorazado por debajo de las 12000 yardas si el proyectil impactaba con un ángulo de 90°(normal). Si el proyectil impactaba el cinturón a 15° o corta distancia más de la normal, la granada no perforaría el cinturón. El *Graf Spee* presentaba una zona de inmunidad “normal” para proyectiles de 15,2cm entre 12000 y 21000 yardas, fuera de la normal, entre 0 y 21000 yardas. Un parámetro importante para medir la efectividad de la artillería es el “efecto

del fuego”, el porcentaje de daño que un buque puede infligir a su adversario a determinado alcance. Para esto se toma en cuenta la puntería, dispersión, balística, ángulo de caída, penetración de la coraza, poder destructivo de la granada, sobrevivencia del buque, y algunos otros factores. Aplicando las reglas de maniobra del US Naval War College se calculó el efecto del fuego del *Spee* sobre el *Exeter* y del *Spee* sobre los cruceros livianos.

Graf Spee tenía ventaja sobre el *Exeter*. A corta distancia el efecto del fuego era 66% mayor, y se expandía por encima del 250% a distancias mayores a 22000 yardas. Enfrentados individualmente *Spee* podía vencer fácilmente al *Exeter*. Por sus cañones de mayor calibre y blindaje más grueso, el Panzerschiff era superior a los cruceros livianos a distancias mayores a las 12000 yardas. Por debajo de 11000 yardas los cruceros livianos tenían ventaja. Las tres unidades británicas tenían un efecto de fuego total a distancias cortas entre 1.5 a 3 veces mayor al del *Graf Spee*. La ventaja a larga distancia se reduce debido al menor número de impactos. La conclusión es que *Graf Spee* no contaba con munición suficiente para hundir a los tres cruceros.

En cuanto a la velocidad, la ventaja británica limitaba las opciones de los alemanes: los británicos podían elegir las distancias de combate, alejarse y mantener el contacto fuera del alcance germano. La táctica alemana debía basarse en la suerte, y en los errores que podrían cometer los aliados. Si el objetivo del comandante Langsdorff era escapar, una posibilidad era atacar al enemigo a gran distancia. Si podía dañar las máquinas de los cruceros y afectar su velocidad, el *Spee* podría romper el contacto.

.....

La visibilidad era ilimitada con un

viento moderado del SE. Las condiciones eran ideales para utilizar cortinas de humo. Si los británicos dividían sus fuerzas, *Spee* podría bloquear con humo la línea de fuego de los cruceros livianos, y disponer rápidamente del *Exeter* antes de sufrir daños significativos. Un encuentro a corta distancia protegería a las máquinas del *Spee* de la caída vertical de las granadas de 20,3cm. El hundimiento del crucero pesado nivelaría sensiblemente la diferencia de fuerzas. El *Graf Spee* podría entonces combatir a los cruceros livianos entre 13000 y 17000 dentro de su zona de inmunidad para los cañones de 6in. La situación ventajosa de sotavento alejaría el humo de sus armas de su línea de mira con los blancos.

La táctica de Harwood.

La carga del *Exeter* dentro de las 13000 yardas indica que Harwood buscaba una acción decisiva y estaba dispuesto a arriesgar al crucero pesado para lograrla. *Exeter* sobrevivió gracias a que los alemanes decidieron no liquidarlo.

Harwood mantuvo a la División 1 (cruceros livianos) a distancias entre 17000 y 20.500 yardas donde las granadas de 6in no podían penetrar los blindajes del *Spee*. Después de más de 50 minutos de fuego inútil reconoció que no era posible dañar decisivamente al *Graf Spee* a larga distancia y decidió acercarse a los cruceros livianos. Pero ahora se encontraba en una posición poco conveniente, intentando reducir distancias. Cuando logró ponerse dentro del alcance había consumido la mitad del parque de 6in y debió romper precipitadamente el combate.

1. Cuando el *Exeter* estaba prácticamente desmantelado, Harwood no lo apoyó con la División 1.

2. Mantuvo a los cruceros livianos haciendo fuego a larga distancia durante

demasiado tiempo, con la presunción de que las granadas de 6in podrían penetrar el puente blindado del *Spee* por encima de las 17000 yardas. Luego de disparar 2000 granadas de 6in no había logrado afectar la velocidad y el poder de fuego del *Spee*.

3. Las cortinas de humo (niebla artificial) afectaron el fuego de la División 1. Harwood demoró 75 minutos en tomar acciones para que los artilleros del *Ajax* y el *Achilles* vieran libres de humo sus líneas de mira.

4. Desperdió sus torpedos en tiros imposibles, en vez de conservarlos para una posible batalla nocturna.

5. En el momento crítico cuando debió ordenar el ataque a corta distancia, ya no contaba con munición suficiente para hacerlo.

El análisis del Colegio de Estado Mayor establece finalmente, que la táctica utilizada por Harwood fue errónea ya que no logró dañar ni destruir al *Spee*. La decisión del comandante de Langsdorff de volar su buque, lo salvó y fue nombrado caballero y promovido a vicealmirante por los resultados.

La táctica de Langsdorff.

Los oficiales alemanes tuvieron reparos respecto de la actuación del comandante del *Spee* en la batalla.

Los dos temas críticos son: el uso inadecuado que hizo de la artillería cambiando constantemente de blanco y los constantes cambios de rumbo impidieron que la central de cálculo generara una solución de fuego adecuada.

Langsdorff no se acercó y hundió al *Exeter*. No hizo uso de su ventaja cuando el crucero pesado solo disponía de una torre de su artillería principal y había lanzado todos sus torpedos.

El error inicial de Langsdorff fue mantener un curso paralelo al de los cruceros

livianos. De haber separado utilizando cortina de humo al *Ajax* y al *Achilles* del alcance visual, podría haberse acerca al *Exeter* y destruirlo. Luego, hubiera enfrentado a los cruceros livianos en condiciones más convenientes.”

(N. del autor: los análisis del Dr. Zimm y del Colegio de Estado Mayor fueron realizados basándose exclusivamente en documentación del Almirantazgo británico. Esto condiciona el criterio de los investigadores que definen las decisiones del comando alemán como reacciones a determinadas situaciones, cuando en realidad, el apego a normas y reglamentos determinaron su conducta durante la batalla).

Referencias bibliográficas y fuentes documentales.

1. Salewsky, Michael, “Das Ende der deutschen Schlachtschiffe im Zweiten Weltkrieg.” De Gruyter.

2. Militärgeschichtliches Forschungsamt Bundesarchiv-Militärarchiv Panzerschiff Admiral Graf Spee: Gefechtsberichte, Diciembre 1939.

3. Carl Zeiss-Jena. Beschreibung Reg C/III (Descripción de la calculadora antiaérea Reg C/III de los Panzerschiffe).

4. Kommando der Torpedoschule Flensburg-Mürvik-Seegefecht vor La Plata. Oberkommando der Kriegsmarine.

5. Diario de guerra de la Dirección de Operaciones Navales (SKL). Parte C, Volumen I Agosto 1938-Mayo 1940. Situación en el Atlántico 1.1.1940. Valoración de la operación en el Atlántico del Panzerschiff Admiral Graf Spee desde el 21.8.1939 al 13.12.1939.

6. Unterlagen und Richtlinien zur Bestimmung der Hauptkampferfernungen und die Geschosswahl. Heft a und C (OKM).

7. Zimm, Alan D., “The Battle of the River Plate: A Tactical Analysis” Warship 2018.

Otras fuentes:

Wagner, Gerhard, “Überlegungen der deutschen Marineführung zum Einsatz und Verlust der Schlachtschiffe während des Zweiten Weltkrieges”.

Donath, Rudolf (1982)

Kriegstagebuch des Kommandanten Kapt.z. See Hans Langsdorff

Bordkameradeschaft Panzerschiff Admiral Graf Spee

Publicación de circulación restringida.

Oberkommando der Kriegsmarine. Schriftenreihe Taktik.





EL URUGUAY QUE PUDO SER

Por el Prof. Mag. Walter Gabriel VIERA



Docente de Historia egresado del CeRP del Este, Máster en Educación con énfasis en investigación educativa y Posgrado en Gestión de Instituciones educativas en Universidad ORT Uruguay. Autor de “El puerto de La Coronilla. Historia y futuro” y varios artículos sobre el tema. Como docente, realizó actividades en el Fuerte de San Miguel y la Fortaleza Santa Teresa. La última actividad, denominada “Fortaleza Santa Teresa, aquí nació el Éxodo del pueblo oriental...” fue destacada en el proyecto Sembrando Experiencias de ANEP y publicada en 2013, en la compilación “Sembrando experiencias. A seis años del modelo uno a uno en la educación pública uruguaya”. En el año 2020, la misma fue publicada por la Editorial Académica Española, bajo el título “Fortaleza Santa Teresa. Aquí nació el Éxodo del pueblo oriental. Una experiencia de aprendizaje basado en proyecto”.

Batlle y Ordóñez, el Gral O’Brien y el sueño del “Puerto Atlántica”

Ubicado en el departamento de Rocha, en el este de la República Oriental del Uruguay, a veinte kilómetros de la frontera con Brasil y sobre el océano Atlántico, la zona del actual balneario La Coronilla fue durante los siglos XIX y XX centro de sueños y proyectos de integración y desarrollo.

Una ensenada ubicada entre dos puntas rocosas que se internan en el mar será la protagonista de este trabajo. Esta está entre la Punta Coronilla o Las Piedritas, como se la conoce actualmente, y la Punta Loberos o el Cerro Verde. Entre ambas puntas, una cadena de islas nace perpendicular a la costa y se interna varios kilómetros en el mar. Allí se proyectó y soñó el denominado Puerto de La Coronilla.

Hace más de un siglo, el entonces presidente de la República, José Batlle y Ordóñez envía al Parlamento la solicitud para que éste le autorizara a gastar una importante suma de dinero en estudios para conocer la viabilidad de construir un puerto en aguas profundas en la zona de La Coronilla, Ro-

cha. Eran tiempos de grandes transformaciones en el país y el presidente quería transformar al Uruguay en un polo de desarrollo multiportuario, romper con el centralismo montevideano.

El lugar elegido para realizar los estudios ya era utilizado regularmente como “puerto” desde hacía al menos setenta años¹, y el Estado había recibido propuestas de particulares para construir allí establecimientos portuarios desde 1870².

Este lugar era conocido desde la época colonial como “Castillos Chicos”, así lo consigna el piloto de la Real Armada Española, don Andrés Oyarvide, quien por integrar la comisión que pretendía dar forma definitiva al tratado de límites de San Ildefonso de 1777, realiza un recorrido completo por toda la zona que va desde Santa Teresa hasta San Pedro de Río Grande. Desde la Fortaleza Santa Teresa, 3 de febrero de 1779, describe que al NE de la misma:

“...se demarca lo más saliente de los islotes de Castillos Chicos... y la punta del mismo nombre en tierra firme, que es de piedras... otra punta de piedra, también en la costa, dista tres millas largas, y

entre estas dos que forman una ensenada de arena, tienen principio los dichos islotes... El fondo de la ensenada que empieza sobre esta segunda punta también es de arena y sobre ella crecen unos arbolitos de coronilla, por lo cual nombran así a este paraje.”³

También se refieren a la zona usando la denominación de “Castillos Chicos” el Teniente de Navío don Diego de Alvear en su pasaje por la zona cuando integraba la Segunda Comisión de Límites (1783-1784)⁴ y el Gral. Ing. José María Reyes en 1859 en su *del territorio de la República O. del Uruguay*.⁵

Un detalle pormenorizado de la zona lo realizan Miguel Lobo y Pedro Riudavets en el *Manual de navegación del Río de la Plata y de sus principales afluentes*...⁶

Los autores describen las características de las costas uruguayas desde la desembocadura del arroyo Chuy y denominan “Costas de Castillos” a toda la zona desde Castillos Chicos hasta el Cabo Santa María. Describen las características de los Castillos Chicos y agregan:

“En este sitio solían fondear a veces los correos de España para dejar la correspondencia, cuando los pamperos no les permitían coger los puertos de Maldonado, o la ensenada de Castillos Grande, donde también fondeaban”.⁷

Desde la primer propuesta en 1870, varias veces el gobierno uruguayo recibió planteos de desarrollar en la zona un puerto que a través de canales se conectara con la Laguna Merín. El último de estos proyectos en el siglo XIX fue el de Edward Cooper, quien contaba con capitales ingleses para construir un puerto para embarcar ganado en pie. Esta propuesta dio origen a una extensa discusión en el Parlamento, que entre idas y vueltas duró más de diez años. No fue solo una discusión sobre la propuesta de Cooper,

fue una discusión sobre el modelo de país que los uruguayos nos queríamos dar para los siglos venideros: un país centralista con un puerto en Montevideo, o un país con al menos dos grandes puertos: Montevideo y La Coronilla. La modificaciones faraónicas realizadas al proyecto original entre otras razones hacen desistir al inversor de su idea original.

Esta idea es retomada por el Gral. Edward O’Brien y el presidente José Batlle y Ordóñez en la primera década del siglo XX.

1. El Proyecto O’Brien

A principios del siglo XX tres personas son unidas con los mismos propósitos: la construcción de un puerto en La Coronilla, el desarrollo de la zona noreste del país y que Uruguay tuviera un *hinterland* americano para este puerto.

La primera persona era un ingeniero y legislador con vasta experiencia en la zona este del país. Preocupado por su “progreso” (como se decía en la época) y por su desarrollo agrícola, ganadero, industrial y comercial: era Francisco J. Ros⁸.

El segundo, un general estadounidense, que había sido embajador de su país en Uruguay, representante de inversionistas (en plena época en la que el capital de Estados Unidos buscaba suplantar al inglés en América Latina). Con vasta experiencia en administración de puertos: era Edward O’Brien.

La tercera persona es alguien a quien la historiografía nacional ve como un político centralista y urbanista. Pero que tiene un rol particular en este proceso de impulso de construcción de un puerto en La Coronilla: es José Batlle y Ordóñez, en ese entonces presidente de la República.

Durante su segunda presidencia, Batlle decide solicitar estudios para la construcción de un puerto en La Coronilla. Esta solicitud tiene un contexto complejo: el presidente

está atendiendo varios problemas en la interna de su partido y en el país. Estaba impulsando su propuesta de instalar un ejecutivo colegiado y la ley de 8 horas. Varios legisladores, incluso de su propio partido, están enfrentados a Batlle. A pesar de ello, el Senado aprueba sin debate el pago de 350.000⁹ pesos de la época para destinar a estudios del puerto de La Coronilla.

El historiador estadounidense del batllismo, Milton Vanger, sobre este tema escribe:

“La Coronilla tenía el potencial para ser el puerto más importante sobre el Atlántico, que haría progresar el Este, tomaría tráfico para Brasil, y modificaría la red uruguaya de transportes, la cual convergía ahora hacia Montevideo. La idea no era nueva, pero había sido reactivada por el general Edward O’Brien, ex Ministro de Estados Unidos en Uruguay, y en ese entonces, presidente del Directorio local de la nueva planta frigorífica de Swift en Montevideo.”¹⁰

El autor agrega un dato que es muy importante para entender las razones de O’Brien y que no figura en ninguna otra fuente, este era presidente del Directorio del frigorífico Swift.

Según Vanger:

“O’Brien propuso construir un puerto y un ferrocarril que atravesando todas las líneas existentes, terminaría en Artigas, sobre el Río Uruguay, en el extremo opuesto del país. El ferrocarril sería construido para el gobierno y arrendado para la compañía. El puerto se financiaría con títulos garantidos por el gobierno. El plan coincidía con el programa de desarrollo de Batlle, y la idea de atraer capital estadounidense para competir con el inglés era interesante. Don Pepe quería estar seguro de que O’Brien tenía respaldo financiero, de que las condiciones serían favorables, y que el puerto sería entrega-

do “al poder del Estado” en un plazo razonable. La decisión de destinar fondos para realizar estudios de ingeniería alentaría los esfuerzos de O’Brien y al mismo tiempo determinaría la factibilidad de un puerto en La Coronilla.”¹¹

Complejo y fragmentado

La Cía. O’Brien realiza los estudios y entrega los informes. El autor de estas líneas no pudo encontrar esa información. No está en la Dirección Nacional de Hidrografía, no está en el Archivo General de la Nación, no está en la Biblioteca del Parlamento Uruguayo, tampoco en los archivos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.¹²

La mayoría de la información sobre el proyecto que llegó hasta nuestros días es porque fue meticulosamente organizada y ordenada por un amigo de O’Brien, Francisco J. Ros. Sin su prolijo y ordenado archivo no tendríamos mayor información sobre el tema, ya que la mayoría se encuentra en lugares de difícil acceso o muy fragmentada. Inclusive rotulada con otro tema, como el mapa que acompaña este artículo.

Esta propuesta es compleja de analizar porque los resultados cuestionan estereotipos: el de un Batlle y Ordóñez “estatista, centralista y urbano” que en realidad pensaba en un Uruguay panamericanista, cuyo centro sería un gran puerto en la zona este del país. Puerto que entregaría a concesión y sería realizado por una empresa privada de capitales estadounidenses.

El más versado en asuntos portuarios

El gobierno de Batlle y Ordóñez encargó los estudios de la zona y proyecto de puerto por la modalidad adjudicación directa. Teniendo como antecedente toda la situación que se generó en torno a la propuesta de Cooper, esta decisión pareciera razonable.

La elección del Ejecutivo recayó en el general Edward C. O'Brien, por ser, según el ministro de Obras Públicas de entonces, el "mas versado en asuntos portuarios", en el Uruguay de la época.¹³

Al momento de iniciar sus estudios sobre la zona portuaria de la Coronilla, O'Brien había realizado durante su vida diversas actividades, era lo que los norteamericanos denominan un "*self made man*". Según el Registro del Departamento de Estado de Estados Unidos,¹⁴ O'Brien nació en Fort Edward, una pequeña villa al noroeste de la ciudad de Nueva York. Recibió una educación universitaria y se dedicó varios años a la producción de harina, en Plattsburgh. Entre los años 1889 a 1895, fue Comisionado de Navegación de Estados Unidos, de la Cámara de Comercio y de la Comisión de Aguas Públicas de Nueva York. Además, fue personal de confianza del gobernador de esa ciudad y alcanzó como militar el grado de Brigadier General. Fue jefe de Docks, presidente del Directorio y de la Asociación Marítima Superior del Puerto de Nueva York.

Entre 1905 y 1909 fue "Enviado extraordinario y Ministro Plenipotenciario" de Estados Unidos en nuestro país.¹⁵

Luego de su retiro como embajador realizó:

"...varios viajes a aquellos parajes, había contribuido a popularizar en el país el puerto de La Coronilla... habiendo establecido su oficina, en Montevideo era propietario de los planos y de los estudios más importantes que existen en el país. De manera que...era un hombre habilitado, para ocuparse con provecho para el país, de un asunto al cual le había dedicado largos años y muy importantes sumas de dinero de su peculio particular."¹⁶

Contrató además varios ingenieros para analizar los estudios sobre la viabilidad de

un puerto en La Coronilla y luego proyectar su construcción.

Capacitados ingenieros colaboran con el proyecto

O'Brien, dando una amplitud mucho mayor que la de trabajos que realizaba, y sobre todo con una suma de dinero que según opiniones de la época era muy reducida, empleó sobre el terreno al ingeniero José M. Knight, jefe encargado de los estudios, al ingeniero Guillermo Kallgren, encargado de las perforaciones submarinas, al ingeniero J. H. Cuthbertson encargado de perforaciones terrestres, al ingeniero C. H. D'Arcy, encargado del Departamento Hidrográfico y Meteorológico, al ingeniero Einar Anthon, ayudante, encargado de la parte topográfica y al Ing. George Rankin. Todos con vasta experiencia como se detalla a continuación.

José Marr Knight: era ingeniero titulado en la Universidad de Pensilvania. Trabajó para la United States Fruit Company realizando obras portuarias en Puerto Limón (Costa Rica) y en diversas obras de viaductos y ferrocarriles. Trabajó también en muelles y escolleras en obras portuarias en Santa Cruz, México, para la empresa Pearson e hijo. Al terminar este contrato, la misma empresa le encargó la construcción de las murallas de bloques de las obras portuarias de Pará, en Brasil. Luego dirigió en Chile las obras para la explotación de minas de cobre, dedicándose a más de la construcción de un ferrocarril de 70 kilómetros de cañería para traer agua desde los Andes hasta Santiago.¹⁷

Ingeniero Kallgren: graduado en la Universidad de Estocolmo, Suecia. Desde mayo de 1908 a 1909, trabajó en Suecia, ocupándose principalmente de proyectos de estaciones para la fuerza hidráulica, puertos y otras obras hidráulicas... adquirió en todo ese proceso una larga experiencia en sondajes y perforaciones en ríos y lagos.¹⁸

Según el ministro de Obras Públicas de la época, “el Ingeniero Kallgren pagó con su vida los trabajos de La Coronilla; mientras hacía los sondajes y perforaciones en ese puerto pereció”.¹⁹

También se contrata al **ingeniero Jorge Rankin**, que estaba realizando trabajos en Argentina, en aquel entonces.

“El ingeniero Rankin es miembro del Instituto de Ingenieros Civiles de la Gran Bretaña; ha tenido a su cargo las siguientes obras: Ferrocarril del Estado, en la Colonia del Cabo (África). Estudios y construcción. Construcción del puerto de Buenos Aires, durante catorce años; puerto de Rio de Janeiro, inspección y medidas; puerto proyectarlo en Sanboranbón; dársena del Almirantazgo, Bermuda. Bahía de Table Bay, puerto de Cape Town (hoy Sudáfrica). Construcción, inclusive los rompeolas y muelles y conservación. Puerto proyectado de San Clemente (Argentina). Ferrocarriles del Estado de la Colonia del Cabo (África) (segundo período). Estudios del proyecto de aguas corrientes de East, London. Topografía. Puerto de Concordia (Argentina). Construcción. Ferrocarril de Entre Ríos...”²⁰

Siempre siguiendo las palabras del ministro, el Ing. Rankin envió un informe que se destaca por ser el más claro que sobre el tema portuario hasta ese entonces se había redactado. Afirmar Rankin:

“Sin vacilar declaro que en La Coronilla se podrá construir un puerto, sin costo excesivo, que daría cabida a buques con gran calado, de cuarenta pies. Los sondajes practicados demuestran que a una distancia de dos kilómetros de la costa hay una profundidad en aguas bajas de once a doce metros que gradualmente disminuyen hasta cinco metros a los trescientos metros de la costa. Tanto

al norte como al sur de las islas, existe gran profundidad de agua, y cualquiera que fuera el lado en que se construyera el puerto, tomaría forma hacia el mar, alejando de la entrada al puerto toda corriente arenosa que fluyera desde el sudoeste... para conseguir la entrada al puerto de trece metros de agua, será menester tender rompeolas a una distancia aproximadamente de tres kilómetros de la costa y de 700 a 800 metros desde la isla más distante.”²¹

“Puerto Atlántica”

Somos conscientes de que se ha perdido mucha más información de la que tenemos sobre el trabajo y los estudios de O’Brien en La Coronilla.²²

En el Archivo de Francisco Ros²³ se encuentran dos borradores de proyectos de ley, que aparentemente estaba redactando O’Brien con el apoyo de Ros, que hacía de nexo con el Ejecutivo. El último de esos proyectos tiene 56 artículos y es el analizado en las siguientes líneas, porque fue resultado de una negociación entre la empresa que solicitaba la concesión y el Poder Ejecutivo.

En este Proyecto ya en el primer artículo queda definido el nombre del puerto y condiciones de operación. Establece también que:

“Se autoriza a la empresa que forma el Sr. Eduardo O’Brien para construir y explotar un puerto comercial en el paraje nominado “Coronilla”, sobre el Océano Atlántico en aguas profundas, con fondeadero para buques de gran calado, seguro, de una extensión no menor de 150 hás. Comprendiendo además dos mil metros lineales de muros de “quai” de 12 metros de aguas mínimas y de un gran dique de carena de proporciones que respondan a dicho puerto. Este puerto se denominará ATLÁNTICA.”²⁴

Pareciera que el destino tenía asignado ese nombre al puerto Coronilla, ya que Atlántica es la misma denominación que el Parlamento le asigna a la ciudad que Cooper debía construir junto al puerto en 1897.

Avanza el documento, en los siguientes artículos, en una serie de disposiciones importantes sobre la estructura portuaria. Se destacan la necesidad de espacio y algunas condiciones, entre las cuales se encontraba la siguiente:

“...el Estado otorgará a la empresa, sin compensación alguna, la propiedad de los terrenos fiscales que posee en Coronilla-Santa Teresa la de los terrenos ganados al mar por las obras, y el derecho de ocupar, con las construcciones necesarias, las islas, islotes y arrecifes contiguos y de disponer de la piedra que en ellos existe.”²⁵

Allí la empresa se comprometía a fundar una ciudad “planeada con el Poder Ejecutivo” con un “hotel de primera categoría” y un “hotel de inmigrantes” y “a su coste y sin compensación alguna” edificios de aduana, policía y hospital. Además, toda la infraestructura portuaria: dique seco, astillero, embarcadero de ganado, potreros para pastoreos y forrajes y una estación carbonera. Se encargaría de construir un faro “de primer orden” y dos faros para indicar el ingreso al puerto, así como balizar el canal de entrada al mismo. Pero el texto aclara: “Para realizar ampliamente los propósitos indicados... la Empresa tendrá también el derecho de expropiar, contiguas a la Coronilla, hasta 600 hectáreas de tierras...”²⁶ Además de crear si el PE así lo dispone, una Zona Franca en el puerto.

El Artículo 5.º es importante ya que destaca el tiempo que el Puerto pertenecerá a la empresa:

“El tiempo de la concesión será de sesenta años... Vencido el plazo de la con-

cesión el Puerto con todo su equipo, instalaciones y **una zona de tierra anexa** pasará a ser del Estado, sin remuneración alguna.”²⁷

Pensando en el comercio de tránsito, del *hinterland* que el puerto tendría, el Art. 6 afirma:

“Las mercaderías de trasbordo y embarco estarán libres de derechos aduaneros en el “Puerto Atlántica”, así como las de tránsito que entren al país y salgan por dicho puerto. Todas las operaciones estarán sujetas a las mismas formalidades vigentes en el puerto de Montevideo.”²⁸

El artículo décimo tercero y el décimo cuarto establecen los plazos de construcción, allí se instituye que:

“Después de otorgada la concesión la empresa dispondrá de un año para la entrega al P.E. de los estudios del puerto, que serán hechos por personal reconocidamente idóneo.”²⁹

“Aprobados los planos por las oficinas correspondientes, lo que se verificará en un plazo no mayor de seis meses, la Empresa comenzará la construcción del puerto, debiendo estar pronto para habilitarlo a los seis años de la fecha de la citada aprobación...”³⁰

El último artículo, en lo referido al tema portuario en la obra de O’Brien, es muy singular porque solicita que:

“El Gobierno no otorgará durante cuarenta años otra concesión de obras portuarias o de muelles dentro de una zona de quince kilómetros a cada lado del “Puerto Atlántica.”³¹

Después de leer este artículo surge la pregunta ¿existen entonces condiciones para realizar un puerto similar en quince kilóme-

tros a cada lado de la zona del puerto de La Coronilla?

El tren pasa solo una vez...

En el siguiente punto en el proyecto de O'Brien (artículo 18) es en el que se establecerá el desarrollo ferrocarrilero que conectará el puerto con todo el *hinterland* sudamericano. Se pensaba principalmente en el sur de Brasil, el este de Argentina y Paraguay.

De la zona portuaria deberían salir cuatro ramales:

1. Ramal a Santa Rosa del Cuareim (hoy Bella Unión) denominada ATLÁNTICA-SANTA ROSA de trocha normal, que además de pasar por los ríos y arroyos afluentes de la Laguna Merín, llegaría hasta el extremo norte del país, conectando luego con el norte de Argentina, Paraguay y sur de Bolivia.

2. Un ramal denominado ATLÁNTICA-RÍO GRANDE, de tres rieles porque así podrían circular los de trocha normal usada en Uruguay y los trenes de trocha angosta usados en Río Grande do Sul. Este ramal arrancarían desde la vía principal "...al norte del Cebollatí y terminará en Aceguá, pasando por Treinta y Tres y conexiónará con la línea Batlle y Ordóñez a Melo..." en el lugar que la empresa estime conveniente.³²

3. Un tercer ramal ATLÁNTICA-SALTO, que arrancarían en algún punto a 75 kilómetros al norte de Tres Árboles y se dirigiría a Salto, recorriendo la cuenca del Daymán.

4. Un último ramal denominado ATLÁNTICA-MONTEVIDEO, de trocha normal "...conexiónará en Minas con el Ferrocarril del Este, empalmando además con la línea concedida de Rocha a Lazcano".³³

La empresa se aseguraba con estos ramales extraer toda la producción de la zona de influencia donde llegaban estas vías.

Se crearían a cada lado de las vías, colonias agrícolas pobladas con inmigrantes y

orientales que así lo quisieran. Las mismas contarían con escuelas, centros de salud, escuelas técnicas y agrícolas.

Es interesante analizar el artículo 21 que afirma:

"La Empresa establecerá de acuerdo con las leyes vigentes un servicio de vapores comunes y Ferry Boats para favorecer el tráfico de sus líneas en la Laguna Merín y en los ríos Yaguarón, Cebollatí, San Luis, San Miguel, Uruguay y Cuareim y al efecto se le concederá derecho a expropiar los terrenos necesarios para la construcción de puertos, muelles, depósitos oficinas, etc., en las orillas de los ríos nombrados y en la Laguna Merín donde sea necesario este servicio."³⁴

Sin duda, un artículo que buscaba obtener toda la producción de la cuenca de la Laguna Merín y que ella saliera al mundo por el puerto Atlántica³⁵.

*El Puerto la Coronilla en la prensa de la época*³⁶

Mientras O'Brien hacía viajes para estudiar las características de La Coronilla y presentaba al gobierno su propuesta, el diario británico *The Times* de Londres escribió un editorial de alerta y preocupación sobre el proyecto que un consorcio norteamericano había presentado y que contaba con el visto bueno del Poder Ejecutivo.

El artículo fue reproducido en Uruguay por el diario *La Razón*, el 9 de diciembre de 1910.

Según el diario capitalino, el original habría sido publicado el 25 de octubre de ese año y comenzaba haciendo referencia al monopolio del transporte ferrocarrilero que tenían los británicos en nuestro país.

"Hasta hace poco, todos los ferrocarriles en el Uruguay, fueron construidos

y explotados por empresas y capitales ingleses. Ahora, sin embargo, los capitales americanos están avanzando, presentando una competencia formidable.”³⁷

Esa competencia refiere el artículo a las crecientes inversiones estadounidenses no solo en Uruguay, sino en América Latina a través de la proyectada construcción del Pan American Trans Continental Railway Company. El mismo pretendía unir las principales capitales sudamericanas con Nueva York.

En Uruguay, según el artículo, el Pan American atravesaría transversalmente el país, desde San Luis (Rocha) hasta Colonia del Sacramento, desde donde se conectaría con ferrys con Buenos Aires.

Sin embargo, al referirse al Proyecto de construcción de Puerto en La Coronilla y su posterior vía férrea hasta Santa Rosa del Cuareim, los ingleses alertan que esto generaría que:

“Coronilla resultará, el punto convergente para el tráfico y la producción de una enorme zona territorial, rica en ganadería, agricultura y minerales, que esperan facilidades para su completo desarrollo.”³⁸

Facilidades que, según el diario inglés le daría el puerto en la Coronilla, una obra que costaría según sus cálculos, dos millones y medios de libras esterlinas de la época. La preocupación inglesa estaba centrada en que, en este proyecto, los norteamericanos le agregaban al puerto el valor del ferrocarril y su conexión, sin duda panamericana. Advierten entonces los ingleses:

“Esta colocación de capital yankee, en una empresa ferrocarrilera es circunstancia que no debe pasar inobservada. Estas líneas, son por lo general de corta extensión pero **su instalación quiebra la unidad de sistema de las líneas in-**

glesas y afectarán las presentes vías de tráfico...”³⁹

Reconocen los ingleses la viabilidad del puerto al preocuparse porque la instalación de las vías norteamericanas iba a quebrar la unidad del sistema que habían trazado (sistema radial, centrado en Montevideo), modificando su recorrido hacia La Coronilla.

En las siguientes líneas son más explícitos con el futuro de Montevideo:

“Otro aspecto importante a ser considerado desde el punto de vista de estos proyectos y a producirse en un futuro cercano, es el que aquellos **arrancarán a Montevideo, de su presente posición de único puerto comercial de alguna importancia en el Uruguay**; pero, en este caso... el movimiento comercial y marítimo del país, será más ampliamente distribuido.”⁴⁰

Con su amplia visión geopolítica, los ingleses previenen sobre los riesgos para su capital económico y para Montevideo, de la construcción del Puerto Coronilla.

2. La incuestionable necesidad de construir futuro

El 3 de abril de 1913, se sanciona la ley que el Ejecutivo enviara en octubre del año anterior al Legislativo.

Allí se consigna que:

“Para el Poder Ejecutivo es incuestionable la necesidad de construir en un futuro más o menos cercano un puerto en La Coronilla, tanto por su inmejorable posición geográfica sobre el Océano Atlántico, como por la importancia y riqueza de esa zona de la República a la que va a influenciar directamente esa construcción.”⁴¹

El presidente Batlle realizaba una constante prédica desde su diario *El Día* a favor

de esta obra. Regularmente publicaba artículos llamando la atención sobre la importancia de un puerto en La Coronilla. Estos artículos no dudaban en apoyar propuestas de destacados políticos opositores como los nacionalistas Francisco Ros y Carmelo Cabrera.

¿Un proyecto que nos quedó grande?...

Con el correr de los años varios estudios se encargan para analizar la viabilidad del proyecto que presentó O'Brien, todos coinciden que era "demasiado grande" pero que se podría ir construyendo por etapas. Dándole un desarrollo gradual, en mayor número de años. La misma propuesta que hace el estadounidense al Ejecutivo tenía un apartado para adaptarla, en caso de que se considerase demasiado grande su proyecto.

Uno de estos informes que acompañan el proyecto, en el archivo de Francisco Ros, está firmado por Julio Martínez Lamas⁴² y finaliza con una importante reflexión:

"La realización del proyecto colocaría a la República en situación excepcional para servir al tráfico interno y para el internacional... derivadas de los estudios practicados —en La Coronilla— que le inducirá asegurar que la vía y el puerto propuestos desarrollarán el comercio de tránsito con destino a Río Grande, Porto Alegre y a toda la frontera sud del Estado de Río Grande y que esa influencia se ejercerá aún en las provincias argentinas de Entre Ríos, Corrientes y territorio de Misiones, y hacen en el mismo Paraguay que encontrará positivas ventajas en el uso de esa vía [para] mantener una comunicación más cómoda y rápida con Europa, y en consecuencia de todo ello la República desempeñará una posición altamente ventajosa en el comercio internacional sud americano a la que quedarán ligadas las naciones vecinas."⁴³

Sin embargo, sobre este proyecto dirá Manuel Bernárdez en 1931:

"...se salvó el país de perder su dominio industrial sobre aquella zona de su patrimonio territorial y oceánico como se salvó más tarde... de otro riesgo más serio cuando el general americano O'Brien hizo realizar estudios portuarios, ferroviarios, hidrológicos y agrológicos de importancia en La Coronilla, en los ríos que caen a la Merín y en las tierras de su zona de influencia. Si aquella tentativa hubiera cuajado, hoy tendría el Tío Sam uno de sus grandes pies en la región más rica de nuestro territorio y sería el dueño o por lo menos el condómino, del mejor y más estratégico puerto al sur de nuestro continente..."⁴⁴

Más allá de las posturas ideológicas y políticas, en los hechos Rocha fue al último departamento al que llegó el ferrocarril conectándola a Montevideo, recién en 1928. La supuesta zona "más rica del país" nunca vio ni una vía ni un durmiente ni una locomotora, a excepción de su capital departamental y la conexión a La Paloma.

Algunas preguntas surgen cuando se analiza este proyecto: ¿fue una obra muy grande para nuestro país? ¿Existía un temor a la "invasión silenciosa" cultural y poblacional de los países vecinos? ¿Qué intereses políticos y económicos nacionales o internacionales impidieron su construcción? Sea cual fuese la razón o la respuesta, el proyecto de O'Brien terminó siendo desterrado al campo de la utopía y allí se quedó hasta nuestros días.

¿Ni urbano ni centralista?

Este impulso de Batlle y Ordóñez al proyecto que se estudia en estas líneas cuestiona estereotipos, ya que durante su segunda presidencia, intentó que se aprobara el más ela-

borado proyecto de desarrollo de la región fronteriza con Brasil. La región que más dificultades económicas tenía.

El proyecto de fundar colonias agrícolas de O'Brien iba en concordancia con las ideas que Batlle y Ordóñez tenía sobre la propiedad de la tierra, de su panamericanismo, de su cercanía a Estados Unidos y era una forma de buscar soporte en su lucha contra el imperio británico. Todo ello a la vez que eliminaba la zona donde el Partido Nacional tenía mayor apoyo, cambiando radicalmente su característica. La zona donde Aparicio Saravia había tenido su fuente de soporte durante la última revolución. No hay que olvidar que esta había ocurrido hacía menos de diez años.

Lo que no puede invocarse, luego de leer y entender este proceso, es que el modelo batllista fuera un modelo urbano y centralista. El presidente buscó y defendió con todas las estrategias a su alcance concretar este proyecto de desarrollo portuario, ferrocarrilero, marítimo y colonizador. Crear un Uruguay multiportuario y ponerlo en camino al desarrollo. Crear el Uruguay que pudo ser. Fue la concesión directa una arriesgada jugada para intentar concretar rápidamente esta propuesta.

Muy distinto, sin duda, sería el país si la obra de O'Brien se hubiera concretado. El puerto ya sería uruguayo, los ferrocarriles también, las colonias florecientes... pero acá no había *self made man* y si los había, eran muy pocos como para sostener una propuesta como esta.

Una cuerda simple se rompe fácilmente dice el proverbio chino y quizá, por el escaso apoyo y fuertes intereses políticos contrarios, este proyecto quedó olvidado. Los estudios de O'Brien "perdidos" quién sabe dónde y Batlle y Ordóñez etiquetado como un centralista urbano montevideano. Por todo lo expuesto en estas líneas, tal vez no se debería catalogar de centralista a una

persona que más cerca estuvo de concretar un proyecto que cambiaría el país para siempre. Una persona que pensó, junto a otros orientales, en la incuestionable necesidad de construir futuro.

"Desterrado al campo de la utopía"

Las potencias europeas se preparaban para la Gran Guerra; el oro y los recursos los necesitaban en sus territorios y no desperdigados por el mundo en inversiones varias y esta situación sumada a una serie de decisiones económicas desacertadas del batllismo (según Vanger, 1983), hicieron que:

"Los planes de construir el canal Zambala que serviría a la navegación y a la provisión de agua corriente barata para Montevideo, los 800 kilómetros de ferrocarriles estatales y el puerto de La Coronilla, **quedaron desterrados al campo de la utopía.**"⁴⁵

El capitalismo inglés, tan afectado por las decisiones de Batlle y Ordóñez, con bastante satisfacción, afirmaba un año después:

"El Gobierno uruguayo se ha encontrado en serias dificultades y se ha visto obligado a abandonar algunos de sus más ambiciosos planteos y posponer otros indefinidamente..."⁴⁶

Proyectos pospuestos, intereses encontrados, crisis económica, propuesta de transformar el Poder Ejecutivo hicieron que, en las primeras elecciones con voto secreto de nuestra historia, la idea de Batlle perdiera.

Un gobierno de consenso se instalaría en el país durante el medio siglo siguiente. Pero es muy importante releer a Vanger quien escribía al respecto:

"Para los oponentes a Batlle, la victoria lograda contra él en 1916 abrió la era de la verdadera democracia electoral. Mirando esta victoria hoy en día, el

Uruguay pagó un precio enorme de ahí en adelante, al preferir el gobierno de consenso y al suspender el programa de transformaciones económicas de Batlle. Sus planes para el uso intensivo de la tierra de manera que se pudiera criar más ganados y extender la agricultura, su objetivo de ampliar la industria, de crear nuevas industrias como la pesca, sus planes para nuevos puertos y ferrocarriles; todo ello presionó demasiado a los uruguayos. Batlle unió dos objetivos: transformación económica y un nivel mínimo de vida decoroso para todo uruguayo. Un mínimo decoroso era políticamente popular; la transformación económica no.⁷⁴⁷

El mundo hoy es muy diferente al que vieron y soñaron aquellos visionarios desde el siglo XVIII hasta el siglo XX. Otros vientos soplan entre las islas de la Coronilla y el Cerro Verde y muy distinta, sin duda, sería hoy la Zona Este de nuestro territorio si este proyecto se hubiera concretado.

Entrado el siglo XXI, la propuesta de una hidrovía de la Laguna Merín con su puerto de salida en el de Río Grande do Sul parecería ponerle un sello final a todo proyecto portuario en las costas de Rocha. Pasará mucho tiempo antes de que esta Cuenca necesite otro puerto y aún no sabemos si Brasil no tendrá para esa época una alternativa lista para sustituir al de Río Grande.

Quizás llegará el momento en que como uruguayos nos demos cuenta de la importancia de concreción de tan necesaria obra, que no solo nos generará recursos económicos sino que aportará a nuestra soberanía. La esperanza nos hace expresarnos como Calderón de la Barca, citado por Ros⁴⁸ “...a triunfar fortuna vamos, no me despiertes si sueño...”

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Archivo General de la Nación, ex Archivo General Administrativo (AGA). Libro Manual y Mayor de la Receptoría de Santa Teresa, 591. 1832.

Archivo General de la Nación. Archivos particulares. Archivo del Ing. Francisco Ros, caja 194.

Armand Ugon *et. al.* Compilación de leyes y decretos 1825-1930. 1930. Tomo 35.

Calvo, C., *Colección histórica completa de los tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios, cuestión de límites. De todos los estados comprendidos entre el Golfo de México y el Cabo de Hornos. Desde 1493 hasta nuestros días. Tomo VII. “De Bailly-Bailliere”, España, 1865.*

Cámara de Representantes, Diario de Sesiones. Tomo CCXXV.

Cámara de Representante, , Diario de Sesiones. Tomo DLVIII.

Cámara de Representantes, Diario de Sesiones. Tomo CCXXV.

Cámara de Senadores, Diario de Sesiones. Tomo XII.

Cámara de Representantes. , Diario de Sesiones Tomo DLVIII.

Muras, O., *Colonización Agraria en el Uruguay*. UdelAR-Facultad de Arquitectura. Instituto de Historia de la Arquitectura. Montevideo, 1983.

Reyes, J., *Descripción geográfica del territorio de la República Oriental del Uruguay*. Establecimiento tipo litográfico de Luciano Mége, 1859.

ROS, Francisco J. Modesta colaboración en algunos de nuestros problemas nacionales. Imprenta “El Siglo Ilustrado”. 1926.

United States of America. 1913. Department of State. Register of the Department of State. Government Print Office. Washington, pág. 125. Disponible en: <https://books.google.com.uy/books?id=T150AQAAAMAA-I&pg=RA1-PA125&lpg=RA1-PA125&dq=Gral.+Edward+C.+O%27Brien+New+York+port&source=bl&ots=7x0X0Gyusv&sig=ACfU3U3Pd4M88KLyqqfHtf5KCyEO-qLN-dg&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwj7t5q-VhpnsAhWYJrkGHQkDAeYQ6AEwAnoE-CAIQAg#v=onepage&q=Gral.%20Edward%20>

C.%20O'Brien%20New%20York%20port&f=false Disponible en: <https://uy.usembassy.gov/our-relationship/former-ambassadors/>

Vanger, Milton, *El país modelo*. Montevideo. ARCA.EBO. 1983.

NOTAS

1. En el Archivo General de la Nación, ex Archivo General Administrativo (AGA). Libro Manual y Mayor de la Receptoría de Santa Teresa, 591. 1832.

2. Propuesta de Alberto Donzel Cámara de Senadores, Tomo XII., págs. 61, 245, 326 y 327.

3. Calvo, C., *Colección histórica completa de los tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios, cuestión de límites. De todos los estados comprendidos entre el Golfo de México y el Cabo de Hornos. Desde 1493 hasta nuestros días. Tomo VII. "De Bailly-Bailliere"*, España, 1865, pág. 63.

4. Ob. Cit. Ídem.

5. Reyes, J., *Descripción geográfica del territorio de la República Oriental del Uruguay*. Establecimiento tipo litográfico de Luciano Mége, 1859, pág. 239.

6. Describen en forma minuciosa no solo la zona costera, también la zona terrestre circundante como el Potrero Grande y el circuito de lagunas de la Laguna Negra.

7. *Ibidem*.

8. Ingeniero Agrimensor de profesión escribió varios temas sobre propiedad territorial del Uruguay y varios ensayos de desarrollo de la zona este del país. Fue diputado y senador nacionalista por varios departamentos desde fines del siglo XIX a primeras décadas del siglo XX.

9. Ley 4.316 del 3 de abril de 1913. Armand Ugón *et al.* pág. 238-239. Es de ese mismo mes el envío de otra propuesta de Batlle al Legislativo para el estudio de ampliar el Puerto de La Paloma cuyo costo sería de \$ 283.500. (Cámara de Representantes, Tomo CCXXV pág. 62). Cifra casi similar a la de estudios de La Coronilla.

10. Vanger, Milton 1983, pág. 263.

11. *Ídem*, págs. 236 y 237.

12. El 15 de julio de 1925, en la Secretaría del Ministerio de Obras Públicas se procede a la apertura de una caja rotulada "Estudios y

Planos del Puerto de La Coronilla por Edward C. O'Brien. Firma la nota el subsecretario del Ministerio Dn. Pedro C. Rodríguez. Una copia fragmentada de esta información está recopilada en Cámara de Representante, Tomo DLVIII, pág. 511.

13. Cámara de Representantes, *ob. cit.*, Tomo CCXXV pág. 52.

14. United States of America. 1913. Department of State. Register of the Department of State. Government Print Office. Washington, pág. 125. Disponible en: <https://books.google.com.uy/books?id=T15OAQAAMAAJ&pg=RA1-PA125&lpq=RA1-PA125&dq=Gral.+Edward+C.+O%27Brien+New+York+port&source=bl&ots=7x0X0Gyusv&sig=ACfU3U3Pd4M88KLyqqfHtf5KCyeOqLN-dg&hl=es&sa=X&ved=2ahUKewj7t5qVhpsAhWYJrkGHQkDAeYQ6AEwA#v=onepage&q=Gral.%20Edward%20C.%20O'Brien%20New%20York%20port&f=false>

15. Disponible en: <https://uy.usembassy.gov/our-relationship/former-ambassadors/>

16. Cámara de Representantes, *ob. cit.*, Tomo DLVIII, pág. 449.

17. *Ibidem*.

18. *Idem*, págs. 60 y 61.

19. *Idem*, págs. 61. La memoria colectiva de la zona de La Coronilla recuerda que este suceso afectó muchísimo el ánimo de O'Brien y su interés por seguir trabajando en la zona.

20. *Ibidem*.

21. *Idem*, págs. 62 y 63.

22. El autor de estas líneas realizó, en 2010, solicitud formal pertinente ante MTOP y Dirección de Hidrografía para acceder a la documentación generada por los estudios de O'Brien. Por exp. 2010/004/44 Anex. 2010/001/1719 se le informa que era imposible acceder a la solicitud "ya que los archivos de esta Secretaría de Estado se encuentran en proceso de reorganización y hasta ahora, la documentación referida no ha sido encontrada". Firma el documento Pablo Ferrer, Director General de Secretaría. Archivo Gráfico de Hidrografía informa que: "esta oficina no tiene en su poder la documentación de referencia" Firma el comunicado Alcira de los Santos.

23. AGN. Archivos particulares. Francisco Ros. Caja 194.

24. *Ibidem*.
25. *Ibidem*.
26. *Ibidem*.
27. Es importante resaltar que no afirma que toda la tierra expropiada será entregada solo dice “una zona”, el destacado es nuestro
28. Ros, Francisco. AGN. Caja 194.
29. *Ibidem*.
30. *Ibidem*.
31. *Ibidem*.
32. *Ibidem*.
33. *Ibidem*.
34. *Ibidem*.
35. Qué diferente que es a la propuesta que está a estudio actualmente, donde el único puerto de la “hidrovía de la Laguna Merín” es el de Río Grande.
36. Artículo que *La Razón* de Uruguay reproduce bajo el título de “Los capitales yankees en el Uruguay. El Ferrocarril interior del Uruguay y los puertos de Coronilla y Colonia”, 9 de diciembre de 1910.
37. Ros, Francisco. AGN. Caja 194.
38. *Ibidem*.
39. *Ibidem*, el destacado es nuestro.
40. *Ibidem*, el destacado es nuestro.
41. Armand Ugon, *et al.*, *ob. cit.*, págs. 238 y 239.
42. Autor, entre otros, de *Riqueza y pobreza del Uruguay. Estudio de las causas que retardan el progreso nacional y ¿A dónde vamos?* Sus obras giraron en torno al desarrollo económico del país. De activa y prolífica vida en el ámbito del Estado como funcionario y en ámbito rural, donde fue socio vitalicio de la Federación Rural. Otro de los orientales que entendió el concepto de “Política de Estado”. Supo tener amigos y trabajar en conjunto con políticos de los dos partidos tradicionales.
43. Francisco Ros, caja 194, folio 25, AGN.
44. Citado en Muras, O., *ob. cit.*, pág. 105.
45. Vanger, Milton, *El país modelo*. Montevideo. ARCA.EBO. 1983, pág. 18. El destacado es nuestro.
46. *Ídem*, pág. 19, citando a *The Times* del 16 de enero de 1914.
47. Vanger, *ob. cit.*, pág. 396.
48. Ros, 1926, pág. 40.





La necesidad de un plan de carrera

UNA NECESARIA MODERNIZACIÓN DE LA CARRERA DEL CUERPO DE OFICIALES DE LA ARMADA

Por el Contralmirante (R) Daniel Héctor NÚÑEZ RODRÍGUEZ



El CA (R) Daniel H. Núñez ocupó los cargos de Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Comandante de la Flota y Director General de Personal Naval. Fuera de la Armada ocupó los cargos de Sub Jefe del Estado Mayor de la Defensa y Presidente del Instituto Antártico Uruguayo. En ese período también realizó el Curso para Comandante de Componente Marítimo de Fuerzas Navales Combinadas. Es licenciado en Sistemas Navales y magister en Dirección Estratégica de Recursos Humanos y Gestión del Conocimiento. Actualmente es presidente de la Asociación Civil Antarkos y cursa el diploma de Estudios Polares en la Univ. Complutense de Madrid.

1. Introducción

La vida profesional de un Oficial, requiere de un Plan de Carrera que le permita alcanzar el perfil profesional determinado por las necesidades del servicio naval. El Plan de Carrera es una herramienta básica, para que a través de la educación integral y continua, desde su egreso de la Escuela Naval (ESNAL), la Armada posea profesionales actualizados, con competencias específicas comprobadas y sobre todo motivados. Actualmente, la Armada carece de un Plan de Carrera.

2. Desarrollo de carrera del Oficial hasta la jerarquía de Oficial Superior

a. La carrera militar de acuerdo a la Ley Orgánica de las FF.AA.

La LOFFAA² define en su Art. 32 que la carrera militar tiene como fin, capacitar a los integrantes de las FF.AA. en el cumplimiento de las misiones que les confieren la Constitución de la República, la propia LOFFAA y otras normas vigentes. Más adelante (Art.

34), determina cuándo inicia la carrera (grado de Alférez o Guardia Marina), excluyendo expresamente, los años de estudio dentro de las escuelas de formación de cada Fuerza.

La profesión posee cierta imposición para su desarrollo, de acuerdo al Art. 33, ésta es, la capacitación permanente, sistemática y progresiva durante todas las etapas de la carrera, en los órdenes militar, ético, intelectual, científico-técnico y físico.

Además, se definen también las obligaciones inherentes al estado militar, 4 (cuatro) de ellas nos interesan particularmente (Art. 86):

- El desempeño del destino, cargo o comisión conforme a su grado.
- La permanencia a la orden y dedicación integral conforme a las necesidades del servicio, de acuerdo a lo establecido en la reglamentación correspondiente...
- El mantenimiento permanente de las aptitudes necesarias para el ejercicio de la función.
- Ejercer las facultades y atribuciones del mando.

b. Exigencias profesionales educativas de acuerdo a la Ley Orgánica de la Armada.

La LOFFAA, que brinda el marco general a las 3 (tres) restantes leyes militares, en su Art. 92 estipula las funciones de los Oficiales Superiores del Cuerpo Comando: Comando de Fuerzas y Unidades, Direcciones, Jefaturas y funciones propias del grado, así como también las funciones especiales que se le asignen y Mando Militar. El artículo siguiente define estas funciones:

- Mando: facultad de decidir y ordenar dentro de lo establecido por las leyes y demás normas.
- Comando: autoridad ejercida sobre una Fuerza o Unidad por el militar responsable de su preparación, disciplina y empleo.
- Dirección: conducción ejercida en un organismo con el objeto de planificar, orientar, coordinar y fiscalizar las funciones que le caracterizan.
- Jefatura: mando ejercido dentro de una organización militar o técnico-militar o una función de un servicio de las FF.AA.

También establece cómo se otorgarán los ascensos (Art. 95) habiéndose cumplido con las exigencias legales señaladas en ella y las leyes orgánicas de cada Fuerza... procurando, entre otras cosas: “Estimular la profesionalización y capacitación”. Por ello es que estipula Cursos para el Pasaje de Grado (Art. 97), no desatendiendo como regla general el procedimiento de concurso, para proveer cargos (de grados) vacantes los que deberán valorar los conocimientos, la antigüedad calificada, las aptitudes y actitudes, la calificación o evaluación del desempeño, la capacitación que se posee en relación al grado para el cual se concursa y los antecedentes registrados en el Legajo Personal.

Cuando establece los requisitos demandados para estar en condiciones de concursar (Art. 107), menciona 7, entre los cuales se

encuentra: “Aprobación de los cursos cuando corresponda”.

En lo que respecta a la Armada, su LOA¹ presenta, en el Capítulo II, 6 (seis) condiciones para el ascenso (Art. 62), de las cuales destaca en el inciso D) “Capacidad Militar” (involucra aptitudes de: Carácter, Espiritu Militar, Instrucción, Mando, Gobierno y Administración), la que incorpora la aprobación de los Cursos de Pasaje de Grado (CPG), únicos mencionados y obligatorios (Guardia Marinas y Alferéces de Fragata no realizan estos cursos):

- CPG para Alférez de Navío: con tener el tiempo de mando de marinería y embarque efectivo y haber cumplido con aprobación el curso.
- CPG para Teniente de Navío: con tener el tiempo de mando de marinería y embarque efectivo y haber cumplido con aprobación el curso. Haber desempeñado funciones de primer oficial, de Detall, Jefe de los distintos cargos en las Unidades Flotantes y Reparticiones. Haber ejercido comando en los Avisos.
- CPG para Capitán de Corbeta: con tener el tiempo de mando de marinería y embarque efectivo correspondiente, haber desempeñado segundos comandos y Comandos de Unidades Navales o Reparticiones y haber efectuado el curso.
- CPG para Capitán de Fragata: con tener el tiempo de mando de marinería y embarque efectivo correspondiente y haber ejercido comando de Unidades Flotantes y Reparticiones y haber realizado un CPG de estudios tácticos y estratégicos, con desarrollo de temas relativos a los mismos.
- Curso de Información (CI) de Capitán de Navío: con llenar las condiciones establecidas para el grado y haber realizado este curso. Para ascender al grado de Contralmirante, será necesario, además haber cursado con aprobación los cursos de la Escuela de Guerra Naval (incluye el Curso de Estado

Mayor, que se realiza en los grados de Capitán de Corbeta ó Capitán de Fragata).

3. Lineamientos generales del Plan de Carrera de los Oficiales militares en Iberoamérica

En las organizaciones militares de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Mexico y el Reino de España, las tendencias de sus planes de carrera son las siguientes:

- Capacitación flexible, voluntaria y obligatoria.
- Al menos 2 cursos de posgrado importantes para la carrera, el Curso de Estado Mayor (CEM) y un curso de Altos Estudios, a nivel de los Oficiales Superiores, en las áreas de ciencias militares, políticas y sociales; paz, seguridad, y ámbitos de la administración pública.
- División en dos tramos de carrera, desde el egreso de las Escuelas de Formación hasta Teniente de Navío inclusive, y de allí en adelante.
- Todos los Planes de Carrera comienzan con Formación y tiene Altos Estudios Militares, tanto de CEM como cursos para oficiales superiores.
- Se utiliza el Sistema Educativo Nacional para titulaciones.
- Tendencia a alcanzar el título de Magíster, en el segundo tramo de la carrera.
- Establecimiento de las competencias para cada grado y puesto de trabajo o cargo (generales y específicos).

4. Formulación de la definición de Plan de Carrera adaptada al SEM

A esta altura nos es necesario definir qué es el Plan de Carrera, en el ámbito del SEM.

Snell y Bohlander establecen que el plan carrera consiste en la integración directa y plena del empleado con la organización a partir de la identificación de sus capacidades y destrezas, que le permita tener crecimiento al interior de la organización, lo que se

convierte en una fuente motivacional y en un impulsor de mejora y rentabilidad organizacional de los recursos. Esto se puede traducir en la disminución del porcentaje de rotación del personal y en un referente para posicionar la organización como una fuente deseosa de vinculación por la valoración de las capacidades, conocimientos y competencias de los empleados.

A su vez, Werther y Davis definen el Planeamiento de la Carrera profesional como el proceso mediante el cual se seleccionan los objetivos y se determina a futuro el historial profesional. La carrera profesional está compuesta por todas las tareas y puestos que desempeña el individuo durante su vida laboral.³

A alto nivel de abstracción, también citan a Kate D'camp, que enunció que el planeamiento integral de la carrera profesional debe incluir los vínculos necesarios entre planeamiento estratégico y el mejoramiento del desempeño.

El Plan de Carrera desarrolla las competencias de los integrantes de la organización, basándose en los grados que ostenta y en los puestos de trabajo a ocupar, y ofrece la oportunidad de desarrollarse personalmente y postularse a cargos superiores.

La Armada necesita de un Plan de Carrera profesional, cuyos objetivos sean los siguientes:

- Determinar las metas en la carrera y los medios para alcanzarlas.
- Ser un plan flexible.
- Constituirse en una fuente de motivación.
- Diferenciar claramente los apoyos de la organización de los esfuerzos personales (posibilita el desarrollo personal y planeamiento de la propia carrera).

(Hago aquí una salvedad; podrían citarse otros objetivos, al menos uno –“favore-

cer la retención”– que no menciono, por las realidades circunstanciales que viven nuestras organizaciones militares en relación a las retribuciones personales).

La definición debería, tal vez, integrar acciones relacionadas a los grados y puestos de trabajo, en este caso el diseño del Plan solo se circunscribirá a las acciones pedagógicas en favor de las variables citadas.

A mi juicio, debemos definir entonces, como **Plan de Carrera**: *“un programa organizacional de formación y capacitación, permanente sistemático y progresivo, que desarrolla conocimientos, habilidades y actitudes de sus integrantes durante su permanencia en la institución, con el fin de ocupar destinos acordes a sus grados y capacidades, cada vez más complejos y de mayor responsabilidad. Es una fuente motivacional e impulsa el desarrollo del talento humano de la organización”.*

5. Diseño de un Plan de Carrera

Las características de un Plan de Carrera profesional para el Cuerpo de Oficiales que se determinaron, fueron las siguientes:

- Flexible / Adaptable.
- Orientado por la Formación, Capacitación y experiencia profesional acumulada (laboral) del Oficial.
- Co-responsabilidad (expectativas e intereses personales en paralelo con las necesidades del servicio).
- Evolución articulada de actividades, entre grados y roles.

El diseño desarrolla una carrera en 2 (dos) tramos sucesivos (el análisis de los datos obtenidos nos permite establecer, subjetivamente, como si existieran “*dos carreras en una*”: el primero/a desde su egreso de ESNAL hasta el grado de Teniente de Navío inclusive; es decir se ocupa específicamente de los Oficiales Subalternos.

El segundo Tramo, se ocupa del desarrollo de carrera de los Jefes y Oficiales Superiores (desde Capitán de Corbeta hasta Capitán de Navío).

El diseño que a continuación se muestra permite:

- Alcanzar los parámetros determinados en el perfil de formación y capacitación necesarios para el Oficial Superior.
- Mostrar la Educación Profesional Militar y la Educación Académica del Oficial.
- Mostrar cómo se generarán experiencias y competencias a lo largo de la carrera.

Como se aprecia, el Oficial transita su carrera por cursos de Formación, cursos de Capacitación y destinos en unidades acorde a su Cuerpo y Grado, y en roles y puestos de trabajo acorde a los cursos recibidos, dentro y fuera de la Armada, y esto sin tener en cuenta los seminarios, talleres, cursos de especialización en el extranjero, etc., a los que asista obligatoria u optativamente, además de los destinos/despliegues en el extranjero.

Aclaraciones para la lectura del diseño del Plan de Carrera

- El Plan de Carrera se dividirá en 2 Tramos.
- El 2do. Tramo, a su vez, se dividirá también en 2: Tramo General y Tramo Técnico.
- El ascenso al grado de Alférez de Navío requiere haber aprobado la Tesis de Licenciatura.
- El ascenso al grado de Teniente de Navío requiere haber aprobado el nivel de inglés: “*B2 First*” - *Cambridge Qualifications*.
- Los CCPPGG estarán orientados hacia las habilidades directivas necesarias para el grado siguiente; tienen una duración máxima de 3 meses y se realizarán durante el último año en el grado que cumplieron.
- Los CCPPGG se realizarán sin perjuicio del servicio que desempeñan; la modali-

PRIMER TRAMO

GUARDIAMARI- NA / ALFÉREZ		ALFÉREZ DE FRAGATA / TENIENTE 2do.			ALFÉREZ DE NAVÍO / TENIENTE 1ro.				TENIENTE DE NAVÍO / CAPITÁN					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
								CPG					CPG	
VIAJE DE INS- TRUCCI- ON					ORIEN- TACION PROFE- SIONAL BASICA									
	CIARM			APRUE- BA TESIS DE LI- CEN- CIATU- RA									APRUE- BANI- VEL DE INGLES	
						DESTINOS PROPIOS DE SU ORIENTACION PROFESIO- NAL BASICA								
	DESTINOS PROPIOS DEL CUERPO UNIDADES DE LINEA												DESTINOS PROPIOS DE SU OPB O PROPIOS DE LAS NECESIDA- DES DEL SERVICIO NAVAL	

Tabla 5.1. Diseño de Carrera de Primer Tramo
(la cantidad de años por grado es la elevada por las Fuerzas para instancia de aprobación en la nueva LOFAA)

SEGUNDO TRAMO - GENERAL

MAYOR / CAPITÁN DE CORBETA					TENIENTE CORONEL / CAPITÁN DE FRAGATA					CORONEL / CAPITÁN DE NAVÍO				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
				CPG					CPG					
CEME	CEME				Modulo Con-junto					CEMAD	CEMAD			
					MAESTRIA ORIENTADA									
											DESTINOS DE COMANDO / JEFATURA / DIRECCION / EM / ASESORAMIENTO			
	DESTINOS PROPIOS DEL CUERPO O EN UNIDADES DE ESTADO MAYOR				DESTINOS PROPIOS DEL CUERPO O EN UNIDADES DE ESTADO MAYOR									

Tabla 5.2. Diseño de Carrera de Segundo Tramo - General

SEGUNDO TRAMO - TÉCNICO

MAYOR / CAPITÁN DE CORBETA					TENIENTE CORONEL / CAPITÁN DE FRAGATA					CORONEL / CAPITÁN DE NAVÍO				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
				CPG					CPG	CS	CS			
MAESTRIA / POSGRADO / LICENCIATURA LIBRES					Modulo Con-junto									
					DESTINOS PROPIOS DEL CUERPO Y/O DE LA MAESTRIA / POSGRADO / LICENCIATURA APRO-BADA						DESTINOS DE COMANDO / JEFATURA / DIRECCION / EM / ASESORAMIENTO			
DESTINOS PROPIOS DEL CUERPO														

Tabla 5.3. Diseño de Carrera de Segundo Tramo - Técnico (quienes no fueron seleccionados u optaron por realizar el CEME)

dad dependerá de la Fuerza (A Distancia, por correspondencia, semi-presenciales, etc.).

- El Curso de Estado Mayor Específico - CEME será presencial, tendrá una duración de 1 año escolar y se realiza durante los dos primeros años en el grado de Capitán de Corbeta.

- El CEME será optativo, quien no lo realiza no puede acceder ni al Curso de Estado Mayor de la Defensa (CEMAD), ni a la jerarquía de Oficial General.

- El Mando Naval tendrá la potestad de disponer que, oficiales que no optaron por el CEME, lo realicen (modalidad de Selección).

- El CEMAD será un curso conjunto y presencial, tiene una duración de 1 año escolar y se realiza en los dos primeros años en el grado de Capitán de Navío y es únicamente para aquellos que hayan aprobado el CEME y la Maestría Orientada. Su aprobación es condición necesaria para el ascenso a la jerarquía de Oficial General.

- Los Oficiales Jefes que hubieren realizado el CEME, realizarán Maestrías Orientadas a una de las 6 (seis) áreas de gestión de las Fuerzas Armadas: Dirección Estratégica de Recursos Humanos; Educación; Estrategia; Logística de Alto Nivel; Gestión y Finanzas; Relaciones Internacionales y Derecho Internacional (Marítimo, Humanitario, etc.).

- Los oficiales Jefes que no realicen el CEME, cursarán Maestrías/Posgrados/ Licenciaturas de libre elección, pero en áreas de interés para la Armada, determinadas oficialmente.

- Durante el primer año en el grado de Capitán de Fragata se realizará el Módulo Conjunto, de un mes de duración, que será presencial.

- Durante la jerarquía de Jefe, los oficiales deberán cumplir con, al menos, un comando operativo y un segundo comando.

- Los Oficiales Jefes que optan por el 2do. Tramo Técnico (no cursaron o no apro-

baron el CEME), deben obtener una Maestría antes de su ascenso a Capitán de Navío. Una vez ascendidos, realizarán un Curso Superior (CS) que podrá ser presencial o semi presencial, tendrá una duración de 1 año escolar. Se realizará durante los dos primeros años en el grado.

- El CEME supondrá una primera selección.

- El CEMAD supondrá una segunda selección.

6. Actividades específicas que contiene la solución propuesta

a. Plan de Carrera de Primer Tramo. (La cantidad de años por grado es la elevada por las Fuerzas al Ministerio de Defensa, para instancia de aprobación en la nueva LOFFAA)

Guardiamarina

- Realiza Viaje/Pasantías de Instrucción (p.e.: en el caso de la Armada, en el Velero Escuela “Capitan Miranda”) (duración estimada: 1 año)

- Realiza cursos de capacitaciones básicas generales en el Centro de Instrucción de la Armada (duración: 3 meses)

- Comienza a cumplir destinos propios de su Cuerpo en las unidades de línea (duración: 9 meses)

Alférez de Fragata

- Continúa cumpliendo destinos propios de su Cuerpo en las unidades de línea (duración: 3 años)

- Aprobación de Tesis de la Licenciatura (condición para ascenso al grado inmediato superior). Último año; pudo aprobarla en los años anteriores.

Alférez de Navío

- Realiza Curso de Orientación Profesional Básica (p.e.: en el caso de la Armada son 9: Aviación Naval; Buceo; Electricidad;

Hidrografía; Infantería de Marina; Informática; Marina Mercante; Policía Marítima; Propulsión (duración estimada: 1 año). Es opcional, el Mando de cada Fuerza establecerá los cupos de acuerdo a las necesidades del Servicio - *Curso de Aplicación*.

- Cumplirá destinos propios de su Orientación Profesional Básica (duración: 3 años)
- Realiza Curso de Pasaje de Grado (duración: 3 meses)

Teniente de Navío

- Continúa cumpliendo destinos propios de su Orientación Profesional Básica (duración: 2 años)
- Cumple destinos propios de su Orientación Profesional Básica o de acuerdo a las necesidades del Servicio (duración: 3 años)
- Realiza Curso de Pasaje de Grado (duración: 3 meses)
- Aprobación de Nivel de Inglés “B2 First” - Cambridge *Qualifications* (condición para ascenso a la jerarquía de Jefe). Último año; pudo aprobarla en los años anteriores.

b. Distribución de tiempos asignados por Objetivos

- Formación: Viaje de Instrucción/Pasantías: 1 año (máximo)
- Capacitación: Estudios Técnicos - Profesionales: 1 año y 9 meses
- Formación: Estudios Académicos: No se computan sus estudios para aprobar la tesis y el nivel de inglés
- Destinos ocupando cargos/roles: 11 años y 9 meses (de los cuales, durante 6 meses, realiza CPG, sin perjuicio del servicio que esté cumpliendo)

c. Plan de Carrera de Segundo Tramo - General.

Capitán de Corbeta

- Realizará Curso de Estado Mayor Específico (duración: 1 año). (Puede realizarse

en el 1er. o 2do. año en el grado). Si se reprobaba pasa al Plan de Carrera Técnico.

- Cumplirá destinos propios de su Cuerpo o en unidades de Estado Mayor (duración: 3 - 4 años). Cumple Comando o Segundo Comando
- Comienza Maestría Orientada en las áreas de Alta Dirección: Dirección Estratégica de Recursos Humanos; Educación; Estrategia; Logística de Alto Nivel; Gestión y Finanzas; Relaciones Internacionales y Derecho Internacional (Humanitario y Conflictos Armados); se incluye Derecho Internacional Marítimo
- Realiza Curso de Pasaje de Grado (duración: 3 meses)

Capitán de Fragata

- Realiza Módulo Conjunto
- Cumple destinos propios de su Cuerpo o en unidades de Estado Mayor (duración: 5 años). Cumple Comando o Segundo Comando
- Continúa realizando Maestría Orientada en las áreas de Alta Dirección
- Realiza Curso de Pasaje de Grado (duración: 3 meses)

Capitán de Navío

- Realiza Curso de Estado Mayor para la Defensa (duración: 1 año). (Puede realizarse en el 1er. o 2do. año). Solo para quienes hayan aprobado CEME y la Maestría Orientada; quienes no sean seleccionados u opten por no realizarlo, cursarán el Curso Superior (CS), Plan de Carrera Técnico.
- Cumple destinos propios de Comando / Jefatura / Dirección / EM / Asesor (duración: 4 años).

Distribución de tiempos asignados por Objetivos

- Capacitación: Estudios Técnicos - Profesionales: 9 meses (3 de los cuales – Módulo

Conjunto – se realizan con perjuicio del Servicio que esté cumpliendo)

- Formación Académica: 2 años, más lo que demande la Maestría, la cual se realizará sin perjuicio del servicio que esté cumpliendo.

- Destinos ocupando cargos/roles: 12 años y 9 meses (de los cuales, durante 6 meses, realiza CPG sin perjuicio del Servicio que esté cumpliendo)

d. Plan de Carrera de Segundo Tramo - Técnico (quienes no fueron seleccionados u optaron por realizar el CEME)

Capitán de Corbeta

- Realiza Maestría / Posgrado / Licenciatura (diferente al título de grado) de libre elección en áreas de interés para la Armada (dispone de 5 años para su culminación). (Condición para ascenso a la jerarquía de Oficial Superior)

- Cumple destinos propios de su Cuerpo (duración: 5 años)

- Realiza Curso de Pasaje de Grado (duración: 3 meses)

Capitán de Fragata

- Realiza Módulo Conjunto

- Cumple destinos propios de su Cuerpo o de la formación realizada como CC, de acuerdo a las necesidades del Servicio (duración: 3 años)

- Realiza Curso de Pasaje de Grado (duración: 3 meses)

Capitán de Navío

- Realiza Curso Superior (duración: 6 meses)

e. Distribución de tiempos asignados por Objetivos

- Capacitación/ Estudios Técnicos - Profesionales: 9 meses (3 de los cuales – Módulo Conjunto – se realizarán con perjuicio del Servicio que esté cumpliendo)

- Formación Académica: 1 año, más lo que le demande la Maestría, la cual se realizará sin perjuicio del Servicio que esté cumpliendo.

- Destinos ocupando cargos/roles: 13 años y 9 meses (de los cuales, durante 6 meses, realiza CPG, sin perjuicio del Servicio que esté cumpliendo)

7. Limitaciones en la implementación de la propuesta

Este diseño de Plan de Carrera puede tener limitaciones en caso de su implementación:

a. Tiempo de implementación total es de Largo Plazo: entre 5 y 20 años, dependiendo del compromiso institucional.

b. La idiosincracia de la sociedad de buscar “atajos” y la tiranía del “ahora /ya”, requiere de un férreo control y auditoría del Plan.

c. La obsesión de lo cuantitativo (ocupar vacantes y puestos) propio de instituciones públicas en crisis, va en desmedro de lo cualitativo (“*Solo hay algo peor que formar a tus empleados y que se vayan... No formarlos y que se queden*”. H. Ford).

d. El nivel de las retribuciones personales. Este aspecto no ha sido abordado; sin embargo, quiero dejar establecido en forma meridianamente clara, que en los tiempos que corren ha demostrado ser, al igual que la motivación, impactante en el nivel de retención de Oficiales cualificados por encima de la media, los que abandonan las organizaciones requeridos por el sector privado.

BIBLIOGRAFÍA

1. República Oriental del Uruguay. Ley N° 10.808, Orgánica de la Armada Nacional (1946, 8 de noviembre). Montevideo. IMPO Centro de Información Oficial. Recuperado de: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/10808-1946>

2. República Oriental del Uruguay. Ley N° 19.755, Orgánica de las Fuerzas Armadas (2019, 5 de agosto). Montevideo. IMPO Centro de Información Oficial. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/19775-2019/54>

3. Werther, W. y Davis, K. (2008). Administración de Recursos Humanos. Recuperado de: <https://cucjonline.com/biblioteca/files/original/c2f2989d851e80e2cc6aa0ebf3a54cb0.pdf>



¿SON REALMENTE NECESARIOS NUEVOS CANALES PARA EL RÍO DE LA PLATA?

Por el Capitán de Navío (R) Enrique ALBORNOZ



El Capitán de Navío (R) Enrique Albornoz es Práctico del río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico. Licenciado en Sistemas Navales y graduado de Estado Mayor en la Armada Nacional y el Naval War College de la USN. Integrante de la Comisión Editorial de la Revista Naval, ha escrito en temas relacionados a la navegación y cartografía. Fue docente en las asignaturas de Navegación y Astronomía. Prestó servicios en varios buques de la Armada Nacional, entre ellos el Barreminas Audaz, como Comandante entre los años 2001-2003 y Segundo Comandante en el Velero Escuela Capitán Miranda en el viaje de Instrucción del año 2007.

El artículo pretende dar una visión práctica de la disyuntiva entre dragar un nuevo canal en el Río de la Plata por parte de Argentina o la posibilidad de mejorar lo que hoy existe y está en pleno uso. Inevitablemente las cuestiones de orden político y económico pesan de forma importante en este tipo de decisiones, pero no serán de consideración en el análisis, sin pretender caer en un simplismo con el intento de dar soluciones. Por el contrario, en base a la experiencia y la práctica de la navegación en canales es que se muestran algunas posibilidades para la optimización del tráfico de buques.

En el marco de la celebración del 50º aniversario de la firma del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, entre Uruguay y Argentina, se prevé la realización de un encuentro entre presidentes en abril de este año. Es una buena noticia ya que darle énfasis a un buen relacionamiento entre países, con impulsos a las agendas comerciales y de inversiones, siempre es deseable particularmente cuando el Mercosur en los últimos tiempos se ha visto deteriorado al imponerle restricciones al Uruguay en forma directa e indirecta. El deseo de nuestro país es lograr una flexibilización y actualización a los tiempos que vivimos, sin descartar la aplicación a todo el bloque, algo que sería mucho más relevante.

Estos 50 años de la firma del Tratado con su punto central en el uso compartido del Río, —un ejemplo al mundo— da lugar a la reflexión y análisis sobre la necesidad o no, de crear hoy nuevos canales para el tráfico de

buques de porte. ¿Por qué surge esta interrogante? Muy simple, venimos escuchando y leyendo noticias y comentarios en redes, desde hace varios años, sobre la inminente construcción de un nuevo canal denominado “Canal Magdalena” por parte de nuestros vecinos. No es intención analizar las razones políticas ni tampoco la viabilidad económica de la obra, sino simplemente centrar la discusión del asunto con sentido común y encontrar alguna solución lo más simple y viable posible para los inconvenientes que se presentan a la navegación. Al final se arriesgarán unas conclusiones que pretenden responder la pregunta del título, que tampoco serán propuestas o soluciones mágicas, sabiendo de antemano que las decisiones no las tenemos quienes navegamos el Río, sino otros y lo que sí corresponde es que nosotros aportemos el *know-how*, ideas viables y concretas. Veamos entonces, para empezar, cuál es la situación actual.

Los canales del Río de la Plata hoy en día

En el Río de la Plata podemos decir que existe un río dentro del río, para ser concisos, hay un espacio que hoy ocupa a grandes rasgos el Canal Punta Indio, siendo éste el canal navegable para los buques de hasta los 10 m de calado aproximadamente, más o menos según las condiciones hidrometeorológicas reinantes. Este será el centro del tema a tratar ya que sería muy extenso incluir en el análisis los otros canales hoy ya existentes con sus ventajas y limitaciones de cada uno y por supuesto todos mejorables en alguna medida.

No se pretende desterrar o deslucir la idea sobre la construcción del nuevo Canal Magdalena, quizás muy firme en su convicción impulsada por algunos sectores. Lo que sí

vemos es que este nuevo canal no es la mejor solución a los problemas actuales, ni su justificación tan consistente. Pero tampoco entraremos en discusiones de otros alcances (económico, por ejemplo) si es más barata o cara su realización. Lo cierto es que hoy existen limitaciones en el tráfico que los nuevos buques de mayor tamaño han traído, junto al aumento en el número de buques, cuando el canal sigue siendo el mismo. Veamos en principio qué es lo que hay y cómo se utiliza.

Canal del Norte

Es el canal costero que navegan los buques de cabotaje menor, barcazas, embarcaciones deportivas, etc., hasta un calado máximo de 2 m dependiendo de la altura de marea.



Los canales del Río de la Plata

Esquema donde se muestra la superposición a la imagen satelital de Google Maps del Río de la Plata una captura de pantalla de una carta náutica con los puntos de ruta utilizados por el Pilotaje y representados por círculos de color. Nótese los canales Punta Indio, Martín García, acceso a Montevideo, canal de Norte, canal Magdalena y ruta de la quebrada del Banco Ortiz que se mencionan más adelante. También se muestra la posible extensión al sur del canal nuevo o Magdalena que no tiene relación con el Magdalena existente y terminando en un signo de interrogación como indicativo de duda de su verdadera necesidad actual.

Quebrada del Banco Ortiz

Es navegado este sector natural del Río por buques de transporte comercial de unos 4 m de calado máximo, dependiendo de las condiciones hidrometeorológicas. Muy utilizado por los buques paraguayos, que, saliendo del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo al Oeste, dejan claro unos cascos a pique al Sur de Punta Yeguas, luego la Panela por el Norte, para ir en procura del Km 81 del Canal Punta Indio, navegando entonces por la zona contigua Norte y poniendo rumbo NW próximo a Zona Común hacia el Km 54,8 del Canal Martín García.

Canal de la Magdalena

Es el canal costero natural entre el Banco Magdalena y la costa argentina que bordea Punta Atalaya con profundidades de unos 4 m siendo en consecuencia utilizado por pesqueros y buques de poco calado.

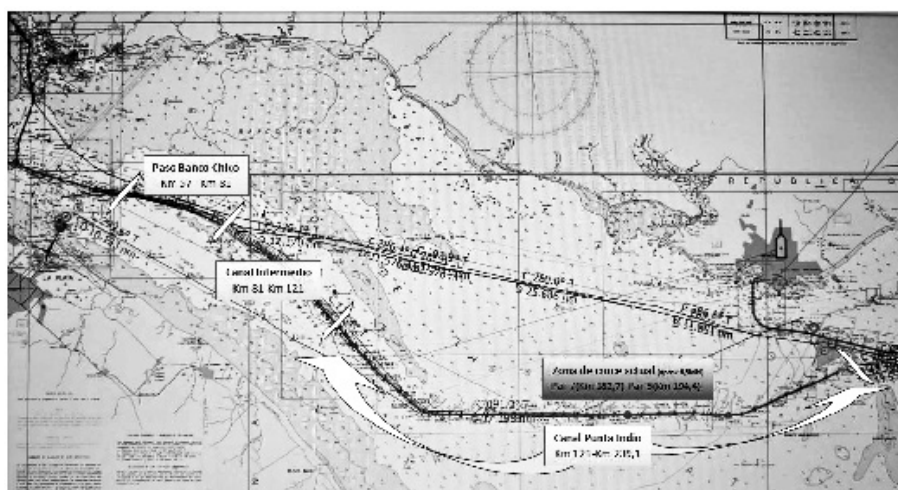
Canal Punta Indio

Es la ruta principal para los buques de porte, de navegación comercial, los buques de carga general, a granel, porta contenedo-

res, gaseros, tanqueros, transporte de rodados (Ro-Ro), cruceros de pasaje y todo otro buque que por su calado requiera hacer uso del canal.

Se compone de diferentes tramos uno a continuación del otro, lo que lo convierte de hecho en un solo canal, con distintos tramos y nombres, abarcando desde Recalada (Km 239,1) hasta Zona Común (Km 59) frente a la Rada de La Plata y pudiendo generalizar su nombre como Punta Indio, aunque como se expresó tiene diferentes tramos con distintas particularidades a saber:

–Canal Punta Indio del Km 239 - Km 121. Tiene una profundidad mínima de 10,40 m en la actualidad y 100 m de ancho. Es un canal dragado que requiere frecuente mantenimiento. Posee un sector del canal con un ancho mayor dragado, de unos 165 m que se utiliza para el cruce de buques cargados, limitado en número de buques. Esta zona va del Km 194,4 (Par 3) al Km 182,7 (Par 7) vale decir que la zona de cruce es de unos 11,7 Km o sea unas 6,5 MN. Tiene igualmente restricciones de cruce para ciertos tipos de buques de grandes dimensiones, con manga superior a los 46 m y buques transporte de rodados. También se generan reservas del canal y regulaciones a la navegación



por razones de seguridad, que son emitidas por el centro de control de tráfico que pertenece a la República Argentina, quien administra, mantiene y controla al mismo. Un ejemplo, son las reservas frecuentes en temporada veraniega de los cruceros de pasaje, que permiten su navegación sin cruces con otros buques en el canal entre los Km 118 y 216 o 239 según el calado.

—Canal Intermedio del Km 121 - Km 81. Profundidad mínima 10,50 m. Este tramo del canal corre en sentido NW-SE y posee boyado al medio del canal considerando unos 100 m de ancho a cada lado de las boyas, vale decir que este tramo es de doble vía, más ancho naturalmente y no presentando inconvenientes para el cruce entre buques. En consecuencia, no hay demoras por este tramo. Tiene a su vez una zona de espera entre los Km 87 y Km 99 donde el canal se ensancha aún más y un boyado especial marcando la Zona de Fondeo y espera Banco Chico entre los Km 93 y Km 99 que se utiliza en caso de tener la necesidad de esperar marea o el momento indicado para continuar navegación por liberación de canal cuando éste está siendo utilizado por otros buques.

—Paso Banco Chico del Km 81 - Km 57. Tiene 100 m de ancho con una profundidad actual de 10,80 m. Desde el Km 73,6 hacia Zona Común, está señalizado con boyado lateral. Este tramo también tiene restricciones para el cruce de ciertos tipos de buques de gran tamaño, al haber finalizado la zona de doble vía en el Km 77, donde se ubica la última boya al medio del canal.

Al llegar al Km 59, se ingresa a Zona Común donde se encuentran los buques fondeados en la Rada exterior y luego hasta el Km 37 donde se ubica el Canal Brown que llega hasta el Km 12 permitiendo el acceso a Buenos Aires y Canal Mitre.

Cabe mencionar que, al finalizar Zona

Común, en el Km 39 se encuentra el acceso a los Canales a Martín García.

Los tránsitos de buques de calado en el entorno de los 10,36 m ya están sujetos a condiciones de marea las cuales son afectadas de modo muy importante por los vientos. En general vientos de cuadrante Norte se verán reflejados en altura de marea por debajo de su valor astronómico y en cambio vientos del cuadrante Sur, principalmente del SE, verán incrementada la altura de nivel de agua. Recordemos además que, si el canal tiene una profundidad mínima de 10,50 m, no significa que los buques puedan cargar a 10,50 m, sino que además, deberá considerar un margen bajo la quilla (MBQ) suficiente para realizar una navegación segura. También deberán tenerse en cuenta los efectos dinámicos de la navegación del buque. Un caso es el llamado efecto “Squat” por el cual se incrementa en forma significativa el calado del buque con la velocidad de éste, viéndose reflejado este efecto precisamente en el aumento del calado estático. A modo de ejemplo, un aumento de 1 nudo de velocidad navegando a 12 nudos, podría llegar a representar para el caso de un buque porta contenedores, una diferencia de 1 m o más en su calado. Esto es variable y dependerá del tipo de buque, tamaño, calado y velocidad sobre todo, pero nunca debe olvidarse y deberá tenerse en cuenta por todos los involucrados en las operativas de carga de los buques, quienes en general exigen a los Capitanes cargar más y más, pareciendo que estos responsables de tierra, solo tienen en cuenta el calado estático del buque y se olvidan de considerar los efectos dinámicos de la navegación, causando luego dolores de cabeza al Capitán cuando se entera de que su calado es el mismo que la profundidad mínima del canal y entonces aceptar las demoras necesarias en espera de la altura de mareas que permitan una navegación segura.

Canales a Martín García

Es el canal a continuación del Punta Indio que permite el acceso a los puertos del río Uruguay y también a los puertos y terminales del Paraná. Recordemos que Nueva Palmira es el puerto final de la Hidrovía Paraná-Paraguay, donde se recibe carga procedente de Argentina, Paraguay, Brasil y Bolivia y en consecuencia la gran importancia de este puerto y de este canal, no solo para nuestro país, sino para la región.

El Canal Martín García está dragado a 10,36 m y es administrado y mantenido por la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), siendo controlado desde el Km 39 al Km 93 por la Autoridad Marítima Argentina y desde el Km 93 al Km 145 o Km 0 del río Uruguay por la Autoridad Marítima uruguaya.

En resumen, el Canal Punta Indio y el Martín García son los canales que se utilizan

para la navegación y comercio de ultramar arribando a Buenos Aires o al Canal Mitre a través del Punta Indio y al río Uruguay e Hidrovía a través del Martín García.

De las ventajas, dificultades, beneficios y problemática del Canal Martín García, no se tratará en este artículo, sino que centraremos la discusión en el Canal Punta Indio, para acotar el tema y sabiendo ya que cualquier inconveniente o modificación para bien o para mal en éste, directamente va a afectar el tránsito por el Martín García, o el Mitre, por ser una continuación natural del Punta Indio aguas arriba.

El proyectado “Canal Magdalena”

Sin entrar en detalles, debido a que muchas voces se han proclamado tanto a favor como en contra y pocos argumentos contundentes se han mostrado y no quiero decir que no los haya, simplemente voy a expresar mi



Densidad de tráfico marítimo

Imagen de cortesía de Marine Traffic <https://www.marinetraffic.com> mostrando el mapa de densidad de tráfico, donde evidencia un gran flujo de buques que ingresan y salen del Río de la Plata hacia/desde el Norte.

¿Será conveniente en consecuencia prolongar al Sur la traza actual del Canal Punta Indio sumando horas de navegación de los buques en lugar de optimizar lo que ya tenemos?

En la misma se enmarca el área del Canal.

punto de vista como navegante y quizás pensando en no incluir ciertas razones políticas ni económicas que pudiesen afectar al problema y vaya que son importantes, pero no para este artículo que solo desea expresar un pensamiento y me alegraría que alguien con poder de decisión, en cierta ocasión lo pueda tener en cuenta, tan solo como diversidad de pensamiento y con el sentido de aporte al problema real. Qué bueno sería que la opinión de los Prácticos sea tenida en consideración como elemento técnico en la toma de decisiones en este sentido.

La propuesta del nuevo Canal Magdalena es una extensión desde el Km 143 aproximadamente del Canal Punta Indio, hacia el SE, donde precisamente comienza el Codiello, la gran curva del canal tomando entonces la orientación general Este-Oeste hacia Recalada.

Dicha extensión provocaría el desvío natural del tráfico marítimo hacia el Sur. Mi primera pregunta es: ¿cuál es el motivo de desviar el tráfico hacia el Sur, donde hoy en el supuesto fin del canal no existen las infraestructuras portuarias, ni facilidades para el desembarco de los Prácticos?, por mencionar uno de los problemas.

Recordemos que hoy al llegar a Recalada en el Km 239 fin o inicio del Canal Punta Indio, los Prácticos tanto argentinos como uruguayos cuentan con los servicios adecuados y eficientes de lanchas para su embarco/desembarco y que en menos de una hora están en Puerto del Buceo.

Basta mirar el mapa y buscar con el nuevo canal proyectado, ¿dónde se ubicaría la estación de Prácticos que alojen a las embarcaciones adecuadas y a los propios Prácticos? Y si aún sigo buscando algo más no lograría ubicar cuál es la terminal portuaria próxima donde los buques atracarían para realizar sus cargas y descargas, alejándose del gran hub logístico que es el Puerto de Buenos Aires.

Sin duda que este es un problema y podrá tener su solución. Se puede construir un nuevo puerto y facilidades, una nueva estación de Prácticos donde se ubiquen las embarcaciones —más robustas y adecuadas que las actuales, para operar en mar abierto con otro tipo de ola— y alojen a los Prácticos.

Acaso, ¿no sería razonable buscar cuáles son las ventajas en optimizar lo que hoy ya se tiene en lugar de innovar con una nueva traza del canal hacia el Sur?

Otra pregunta que me formulo a otro posible problema es: ¿qué sucederá con el tramo de actual canal, desde el Codiello hasta Recalada? ¿Acaso se dejará de dragar y mantener por parte de la Argentina y deberá asumirlo alguien? ¿Quién será? ¿El Uruguay? ¿La CARP?

Muchas interrogantes más me surgen de este proyecto y su posible inconveniencia. El tema del ejercicio de soberanía por la Argentina, tan repetido, no me brinda un sustento firme alguno. No veo en qué punto el país vecino podría tener pérdida de su soberanía, por el Canal Punta Indio tal como se concibe hoy. No lo veo a este argumento en países de Europa, por ejemplo. Las comunicaciones por seguridad náutica con controles uruguayos no implican que alguien esté perdiendo su soberanía. Esto es lo que hoy hace Control Montevideo en un río que tiene forma de triangulo con su base hacia afuera. ¿Por esta razón vamos a desviar al tráfico marítimo muchísimas millas al Sur, sabiendo que el gran porcentaje de buques que ingresan al Río de la Plata vienen del Norte y del Este? No es menor considerar que el flujo mayoritario de tráfico de buques de entrada al Río de la Plata proviene del Norte. ¿Con qué razón válida se pretende desviarlo y alargar su navegación para el ingreso o egreso al Río con este nuevo Canal?

También podríamos analizar el tipo de fondo del nuevo proyecto, ancho de solera,

si es el adecuado para los nuevos buques de grandes dimensiones, será de una sola vía o doble vía, la zona contigua permitirá la posibilidad de salir del canal para un cruce. El argumento que no tiene curvas y que corre en sentido de la corriente es quizás lo más sensato, pero parece escaso para justificar la obra.

Quizás una mejor solución, podría ser analizar las posibilidades de optimizar el canal actual del tramo del Km 118 al Km 239 donde hoy es el cuello de botella para el tráfico de buques y que produce las demoras.

Downtime – Las demoras/tiempo de inactividad en el Punta Indio

Las demoras del canal Punta Indio es indudablemente el problema de mayor importancia en estos tiempos por los costos que encarecen la actividad marítima y comercial. Estas demoras son producidas no solo por el cambio en la modalidad de la carga actual sino por el dinamismo que los diferentes tipos de buques, hoy de mayor tamaño, transitan un canal que por su diseño es de una sola vía.

Los buques cargados en más de 8,83m deben ir al cruce solamente en la zona ya mencionada del Par 3 al Par 7 siendo de unas 6,5 MN restringidas en el número de buques que pueden cruzarse. También hay limitantes por el tamaño de algunos buques porta contenedores, los que poseen más de 46 m de manga y por los buques transporte de rodados que presentan dificultad propia en la maniobra con viento y corriente cruzada. Además, hay prohibiciones de cruce de buques en las curvas pronunciadas del canal que son 2 y se ubican entre los Km 210 al Km 216 y el codillo del Km 140 al 150. Para evitar los cruces en estos tramos los buques deberán regular su marcha, a menos que tengan un calado el cual les permita salir del canal.

Recordamos que, para las maniobras de cruce, se deberá tener en cuenta la manga aparente del buque, la cual representa un sobreancho de éste que se acentúa con mayor corriente y vientos cruzados.

Por su parte, también afectan los tránsitos del canal, las reservas o regulaciones del tráfico que se producen en la temporada veraniega con los buques de pasaje y los buques gaseros durante todo el año con mayor ocurrencia durante el invierno.

También se producen demoras en ocasiones que el calado del buque no les permita mantener el margen de seguridad debajo de la quilla por falta de marea y en consecuencia deben fondear en espera de la pleamar que les permita el tránsito seguro.

Otros elementos que inciden en las demoras haciendo que los buques permanezcan fondeados esperando el ingreso al canal, pueden ser que las terminales no estén listas para recibirlos por las causas que sean, pudiendo ser porque tengan sus muelles ocupados o quizás estén esperando las cargas. Hay más elementos que afectan en los sobrecostos e hilando un poco más fino, son ciertos elementos propios del buque, los cuales disminuyen su efectividad pero que no los consideraremos, sino que ahora nos centraremos en las circunstancias producidas a causa del diseño y características del canal actual.

Aquí es donde visualizamos que, realizando algunas mejoras a la infraestructura existente, se aumentaría la eficiencia en su uso. Quizás estas posibles mejoras harían que el proyecto de otro canal nuevo caiga por sí solo.

Las posibles soluciones – conclusiones.

–Ampliación de la zona de cruce del Km 194,4 (Par 3) al Km 182,7 (Par 7). El dragado de algunas millas más en uno y otro sentido al Este y Oeste facilitaría el cruce

de mayor número de buques disminuyendo los tiempos de espera y demora, que hoy en día es algo que se intenta reducir en todo el mundo, desde el punto de vista comercial ya que implica pérdidas de todo tipo, no solo de tiempo.

—Aumentar el ancho del canal. Es bien sabido que los buques han aumentado de tamaño, pero los puertos y canales no acompañaron este crecimiento. Tampoco el Punta Indio ha sufrido ampliaciones relevantes hasta el momento, más allá de las extensiones sucesivas del canal hacia Recalada. En consecuencia, ¿no sería necesario ir aumentando, quizás paulatinamente, el dragado de las hoy zonas contiguas del canal para lograr un mayor ancho de solera, suficiente y que permita el tráfico en ambos sentidos? Hoy, la zona de cruce tiene unos 165 m de ancho aproximadamente, pero ya se mencionó que así mismo tiene limitaciones para el cruce de algunos tipos de buques. No sería disparatado pensar en un canal con unos 200 m de ancho que entonces permitiese los cruces de buques porta contenedores de 46 m o más de manga y hasta quizás la posibilidad de tráfico en doble sentido en gran parte de los sectores ampliados. De este modo la seguridad a la navegación se incrementaría y ya no se requerirían reservas del canal, salvo alguna eventual excepción.

—Ampliar el ancho dragado desde el Cordillo hasta el canal Intermedio. Este tramo del canal es por naturaleza ya más ancho por lo que la tarea se vería facilitada. Al aproximarse al canal Intermedio, ya el canal naturalmente se va ensanchando.

Con estas ideas, me inclino, sin hacer cuentas complicadas sobre gastos en la posible nueva traza del canal hacia el Sur, donde ni siquiera se conoce —o al menos yo desconozco— un detalle del tipo de fondo y hasta qué profundidad es conveniente dragar o, por el contrario, mejorar con estas obras el canal actual. Es muy obvio, si bien dije

que no tendría en cuenta los factores económicos, considerar que el dragado puede ser muy costoso en fondos duros o semi duros, pero recordemos que la traza actual tiene de acuerdo con el derrotero, “barro floculado” el cual no presenta serios problemas al dragado desde el punto de vista técnico y es menos costoso si consideramos otros tipos de fondo que requieran, por ejemplo, romper piedra.

Claro está entonces, que, sin entrar en más evaluaciones del orden económico, con estas apreciaciones de sentido común se podría ir mejorando el problema que implican las demoras en el tráfico del canal. No es intención hundir proyectos —supuestamente estudiados por autoridades, técnicos y asesores conocedores de la realidad— y que posiblemente hayan analizado las normas técnicas internacionales sobre construcción de canales, pero no se visualiza un éxito contundente con el nuevo canal Magdalena. Recorriendo el camino de la objetividad y quizás aquellos que tengan en sus manos la decisión, valga el pensamiento de que una vía navegable ancha y segura representa un éxito para ambos países. Sigamos entonces el camino que hace 50 años atrás, otras personas, uruguayos y argentinos, con los mismos sentimientos, decidieron dar al mundo un ejemplo de hermandad, diplomacia y buen uso para un Río que más que separarnos, nos une.

Nota: el artículo fue confeccionado en marzo de 2023 y a la fecha de la nueva edición de la Revista Naval, sucedieron varios acontecimientos que hacen necesaria la aclaración.

—La cumbre de presidentes con el fin anunciado por los cancilleres, no se llevó a cabo.

—A fines de abril, el gobierno argentino lanzó la licitación para la construcción, dra-

gado, ensanche y profundización del Canal Magdalena.

—Estando próximos a las elecciones y con un escenario posible de cambio de gobierno, la oposición anuncia que el proyecto del Canal Magdalena se archivaría.

—En el Canal Punta Indio se están instalando nuevas boyas. Las mismas presumen un ensanche del canal para extender la zona actual de cruce del Par 3 al Par 7, hasta el Par 9.

—También hay modificación del boyado y boyas y espeques nuevos próximo al Canal Intermedio.

—Si bien hasta el momento, no se ha emitido Aviso a los Navegantes Definitivo, estos cambios, indicarían la extensión de las zonas de cruce actuales.

—Estos últimos puntos mencionados infieren la intención de mejorar la infraestructura existente.





A fin de mejorar la comunicación
y permitirnos acercar contenidos,
solicitamos a los suscriptores
el envío de su dirección
de correo electrónico a
secretaria@revistanaval.com.uy

Informamos asimismo que se está evaluando
el pasaje a distribución por correo electrónico
en próximas ediciones

LABOR IMPROBUS OMNIA VINCIT. 150 AÑOS DEL DIQUE MAUÁ

Por el Capitán de Navío (R) Raúl RODRÍGUEZ



Postgraduado en Marketing por la Universidad Católica del Uruguay. Especialista en planificación y control de la producción por el Centro de Tecnología y Productividad Industrial. Fue Jefe de los Dique Maua y Nacional, Jefe de Servicios de Construcciones y Reparaciones de la Armada y Jefe del Estado Mayor de la Dirección General de Material Naval. En el año 2010 pasó a situación de retiro obligatorio cuando ocupaba el cargo de Director General de Material Naval.

Nacido en el Municipio de Yaguaron, en el año 1813, Irineu Evangelista de Sousa, Barón y después Vizconde de Maua, es uno de los factores de progreso más importantes de toda América durante el siglo XIX.

Proveniente de un hogar humilde y huérfano de padre a los 11 años, es entregado por un tío, al comerciante portugués Antonio de Almeida Pereira, en Río de Janeiro, a efectos de encaminarlo en los asuntos del comercio.

La dureza de esos primeros años, sumado a su natural capacidad de adaptación a las reglas comerciales, seguro fueron los pilares del ascetismo de sus hábitos y la disciplina de sus costumbres, que caracterizarían el accionar de su vida.

En el Brasil de la época, el comercio interno era manejado por los portugueses y fruto de las tarifas aduaneras promulgadas por Don Juan VI y ratificadas por Pedro I, los ingleses manejaban el comercio exterior.

Cuando la casa de comercio de Almeida Pereira es absorbida por Mr Ricardo Carruthers, Irineu se transforma en poco tiempo de un auxiliar de escritorio a pieza fundamental de una casa exportadora de la que más tarde se haría gerente y socio.

Con tan solo 26 años ya tenía una importante fortuna y a los 30 se calculaba la misma en más de 300000 libras esterlinas.

Ya millonario, abandono la casa de comercio en la que veía multiplicarse su fortuna, porque como el mismo lo expresa en sus memorias, se sentía arrastrado por grandes idealismos que lo llevaban a otras esferas de acción liderando el movimiento industrial de su país para darle la unidad económica necesaria para el desarrollo.

La primera obra de Mauá en su tierra, después de abandonar la casa exportadora fue la construcción de los grandes talleres de hierro y bronce en Niterói, por considerar esta actividad la madre de todas las industrias y de esa consideración surgieron los arsenales que construyeron en pocos años 72 buques mercantes.

Doto de agua corriente y gas para iluminación a los más importantes centros poblados de su país, con las tuberías confeccionadas en esos grandes talleres, aportando también la materia prima para las construcciones ferrocarrileras.

Además de desarrollar la navegación por más de 3000 millas por el Amazonas, funda fábricas de tejidos, de jabones, curtiembres, y funda el Banco Oficial, hoy el Banco de Brasil.

Debido al sitio que le impusiera Rosas a la ciudad de Montevideo, durante 9 años, Mauá entra en contacto con el gobierno de nuestro

país, participando del financiamiento de la resistencia.

Habiendo detectado, la importancia estratégica del Puerto de Montevideo y la debilidad que para su desarrollo representaba la falta de capacidades de carenado y reparaciones de los buques que de ultramar recalaban en él, inicia en el año de 1869 la construcción del primer Dique Seco del País capaz de brindarle la sinergia que adolecía.

La asombrosa obra de ingeniería consistió en tallar en la propia roca un cuenco de 83 mts de largo, 15,25 mts de ancho habilita el ingreso de buques con calado de 3,80 mts. La obra fue inaugurada el 31 de diciembre de 1872, cumpliéndose en estos días los 150 años de vida productiva.

Un año más tarde conforma una unidad de negocios con los ingleses” La compañía del Gas y Dique Seco de Montevideo”.

Excedería ampliamente el objetivo de este aporte, enumerar la infinidad de piezas de precisión y máquinas para las insipientes industrias nacionales confeccionadas en sus talleres, así como el aporte en formación de mano de obra calificada en oficios inexistentes en nuestro país

Desde el 1 de noviembre de 1977 se encuentra bajo la órbita del Servicio

de Construcciones y Reparaciones de la Armada, continuando hasta el día de hoy realizando las tareas propias para lo cual fue concebido.

En una época en que los nobles adoptaban insignias o símbolos que estuviesen ligados a los productos de la tierra, es característico que Mauá eligiera los emblemas de la era moderna, la locomotora y la máquina de vapor junto a la frase latina **LABOR IMPROBA OMNIA VINCIT, LA LABOR IMPROBA VENCE TODO.**

A 150 años de su construcción, en momentos en que las visiones económicas -financieras provenientes de esferas políticas alientan sobre la conveniencia mercantil de transformar su área de influencia en un Hotel o un Centro Comercial en detrimento del desarrollo de la Industria Naval, los enunciados de este lema parecen seguir interpelándonos detrás de los grises muros de la Rambla Sur de Montevideo.

BIBLIOGRAFIA:

-“Maua y su Epoca” Lidia Besouchet BsAs 1940

-“El Baron de Maua” Conferencia por el Dr. Gabriel Terra”



URUGUAYOS CIRCUNNAVEGANDO EL MUNDO

Por el Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
comodorober@hotmail.com



El autor ha publicado varios libros dentro del tema marítimo naval, destacando EL GRAF SPEE EN LA TRAMPA DE MONTEVIDEO (7 ediciones); TACOMA (2 ediciones); BANCO INGLÉS; ALFÉREZ CÁMPORA, OYARVIDE, entre otros y más de 200 artículos en medios especializados nacionales y extranjeros destacando entre ellos: REVISTA GENERAL DE MARINA; REVISTA DE MARINA DE CHILE; REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA; REVISTA EJÉRCITO DE ESPAÑA; BARLOVENTO; GEOSUR: etc. Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y actual vicepresidente de la misma. Profesor de Historia de los Conflictos Armados (IMES); Miembro de Número del Instituto Nacional Browniano. Miembro del Instituto de Historia y Cultura Militar “Cnel. Rolando Laguarda Trias”. Integró la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia desde su fundación. Participó en parte del viaje del XII Viaje de Instrucción del ROU CAPITÁN MIRANDA (1992). Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Desde 1994 es miembro de la Comisión Editorial de la REVISTA NAVAL.

En esta globalizada actualidad, merced entre otras cosas a los grandes avances técnicos en torno a las ciencias de la navegación se ha hecho bastante general que se observen por ejemplo competencias ultramarinas de largo aliento y salgan a luz algunos compatriotas que ya han circunnavegado el mundo en diversas embarcaciones.

En otros tiempos no tan lejanos la cosa no era tan así. En este especial menester la crónica histórica señala que el primer uruguayo que circunnavegó la Tierra fue Francisco Xavier de Viana quien tuvo destacada actuación en los años postreros del Virreinato del Río de la Plata y en los iniciales de nuestra independencia alcanzando altos cargos.

Nacido en 1764 en San Felipe y Santiago de Montevideo, hijo del mariscal José Joaquín de Viana, primer gobernador de la ciudad y de María Francisca de Alzaibar, a sus escasos 10 años fue embarcado por su padre en la fragata ASUNCION para inscribirse en

Escuela de Guardiamarinas de Cádiz, donde curso su carrera como oficial de la Real Armada Española.

Es así que a los 14 años se recibe de guardiamarina y desde el vamos, como era costumbre en dicha marina de guerra, ya encara su servicio en navegación a bordo de diversos buques en operaciones contra la piratería berberisca en aguas cercanas. Debido a esto último y por su apostura e inteligencia, en Septiembre de 1786, el entonces capitán de fragata Alejandro Malaspina lo incluye como tercer oficial en la plana mayor de la fragata ASTREA, que, bajo su mando, parte desde Cádiz hacia las islas Filipinas en un periplo de ida y vuelta por tres océanos durante dos años, que lo transforma en el primer oriental en circunnavegar el orbe.

Por medio de la investigación histórica encontramos prontamente a otro hijo de Montevideo en emular a Viana: el teniente de infantería de marina José María Píriz.

Inicialmente combatió a órdenes del almirante Guillermo Brown en sus campañas libertadoras contra los realistas donde se lució en diversos hechos adquiriendo merecida fama en Buenos Aires. En Julio de 1817 como oficial encargado de los cuerpos de abordaje, al mando del capitán Hipólito Bouchard, se embarcó en la fragata LA ARGENTINA, buque que desde Buenos Aires, dio inicio a una campaña corsaria contra la navegación española que vía Cabo de Buena Esperanza alcanzó las islas Filipinas, atacando dicho punto con cierto éxito.

La fragata retornó luego a aguas chilenas luego de operar contra intereses españoles en California, México y Centro América, regresando Píriz al Río de la Plata años después desde Lima. Fue el segundo compatriota en dar la vuelta al mundo.

Entonces nos queda la inolvidable silueta del yate nacional ALFEREZ CAMPORA que allá por Enero de 1960, marinado por los guardiamarinas Jorge Nader, Carlos Costa y José Firpo, se lanzó enarbolando la bandera del *“sol y las nueve franjas”*, hacia un singular periplo que está en la mejor historia de nuestra Republica, circunnavegando la Tierra en dos años, seis meses y 21 días; de Montevideo a Montevideo, 34.424 millas recorridas por tres océanos.

Por supuesto que en estos tiempos contemporáneos tanto el velero escuela CAPITAN MIRANDA y el yate URUGUAY NATURAL, este último bajo el comando del capitán de navío Gustavo Vanzini, repitieron estas hazañas con hijos de la Banda Oriental a su bordo, navegando por tres océanos con la bandera a tope.





