

REVISTA NAVAL

DICIEMBRE



2020

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL
PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXXII N° 93

ISSN 0797 - 1222

DICIEMBRE 2020

DIRECTOR
CN (R) Aldo FRANCESCOLI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (R) Italo M. SORRENTI CN (CAA) Javier BESIO
CN (R) Enrique ALBORNOZ CN (CG) Diego GROLERO
Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

COLABORADOR PERIODÍSTICO
Prof. Yuri GRAMAJO

SECRETARIO DE REDACCIÓN
SOP (R) Jorge REY

SECRETARIA ADMINISTRATIVA
Sra. Laura CASTRO

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

Nuestra portada: Nuestra Portada : Foto aérea del Área Naval Miramar, asiento de los institutos e instalaciones que componen el Campus Educativo de la Armada.

Los edificios básicos fueron recibidos por la Armada en 1968 en un importante estado de abandono y deterioro y luego de aplicarse el plan estratégico de desarrollo, se cuenta hoy con un campus que alberga un liceo, un instituto para marinos militares, otro para marinos mercantes, una escuela de posgrado, un centro de cursos OMI y un centro de simulación de gran capacidad.

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, ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado, con los conceptos de aquellos.

ÍNDICE

A nuestros lectores	7
<i>El COVID-19 en el ámbito marítimo</i>	
Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS.....	11
<i>La Nación Uruguaya</i>	
Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE	21
<i>Regreso al TIAR, es la oportunidad para la Armada Nacional en representar los intereses del Estado actualizados</i>	
Capitán de Navío (R) Ricardo BARBOZA.....	39
<i>Curso de Estado Mayor - Alemania 2018 – 2020</i>	
Capitán de Fragata (CIME) Rodrigo MARQUES	55
<i>Aspectos a considerar en proyecto Hidrovía Río Uruguay.</i>	
Capitán de Navío (R) Yamandú FLANGINI	61
<i>Dos Adversarios de Pedro Campbell.</i>	
Mg. Luis Fernando FURLAN.....	65
<i>Fue historia</i>	
Contra Almirante (R) Hugo VIGLIETTI.....	73
<i>Recibimos y publicamos</i>	
<i>Consideraciones discrepantes con la iniciativa de una eventual mudanza de las Unidades asentadas en el Área Naval Miramar:</i>	
Asociación CF Ramiro Jouan de Ex Alumnos y amigos de la Escuela Naval	89
<i>Canal Magdalena</i>	
Capitán de Navío (R) Yamandú FLANGINI	101
<i>Objetivo Puerto de Buenos Aires: alcances y riesgos de la inusitada presión política bonaerense.</i>	
Emiliano GALLI.....	107
<i>Apertura del Canal Magdalena</i>	
Ing. Julio CÓPPOLA	111

A NUESTROS LECTORES

Llega a su fin un año particular como pocos para nuestro país y el mundo.

En lo político, destaca la alternancia en el gobierno luego de 15 años de su ejercicio por el mismo partido, con el consiguiente y lógicamente esperable cambio de políticas en varias áreas de la gestión pública.

Ha culminado también el proceso de elecciones departamentales y municipales en todo el país, habiéndose instalado recientemente todas las administraciones locales renovadas.

En el ínterin se han procesado también en el Parlamento tres cuerpos legislativos de notoria relevancia: la Rendición de Cuentas 2019, y más trascendentes aún, la Ley de Urgente Consideración y el Presupuesto Quinquenal.

Todo ello, además de las primeras decisiones propias del ejercicio del gobierno, ha debido desarrollarse bajo el marco de la pandemia del coronavirus que, aunque no en forma tan extrema como en otras zonas del mundo, alcanzó también al Uruguay con sus graves consecuencias negativas en los campos de la salud, la economía y la integración social.

Creemos que merece un comentario la orgánica estatal aplicada al control de la crisis, en relación a la Ley Marco de Defensa y a las amenazas identificadas en la Política de Defensa Nacional. En efecto, sin hacer cuestión de los nombres, es notorio que para la toma de las decisiones estratégicas se viene actuando en “formato” Consejo de Defensa Nacional, con la integración y asesoramientos acordes al tipo de crisis que se enfrenta. Ésta es una pandemia; justamente una de las amenazas identificadas en la Política de Defensa Nacional.

Las “fuerzas” ejecutivas son las capacidades del Sistema de Salud en primera línea,

con asesoramiento científico y el apoyo inmediato del Sistema Nacional de Emergencia y las FFAA como reserva logística y de seguridad.

A partir de las situaciones vividas en este tema, concluimos que la estructura de mando y ejecución prevista por el marco jurídico derivado de la Ley de Defensa Nacional, fue adecuada a las circunstancias, por más que deba recibir ajustes, siempre necesarios luego de las operaciones en el terreno.

En cuanto a los contenidos concretos, como es habitual, procuramos ofrecer en esta edición artículos que proporcionen a los lectores variados puntos de interés. Centramos en este número nuestra atención en la temática de los canales de los ríos de la Plata y Uruguay, así como en el efecto del COVID-19 sobre el ambiente y actividad marítimas y, presentado de un modo muy especial, sobre un hecho que impactó a nuestro país, con repercusiones en lo internacional.

Pero también nos trajo este año un tema esencial para la Armada Nacional y para todos los marinos del Uruguay, sean estos mercantes o militares, retirados, en actividad o aún en formación, así como para todos los ciudadanos vinculados al quehacer marítimo nacional; tema acerca del cual la Revista Naval, acorde a su histórica política editorial, no puede dejar de hacerse eco aportando su opinión.

Se trata nada menos que de la idea del traslado del Campus Educativo Naval, situado en el Área Naval Miramar, a una posible locación en el Área de la Laguna del Sauce, como vía para un negocio inmobiliario cuyo presunto rédito económico se dedicaría a la construcción de nuevas instalaciones. Y decimos idea pues al momento de escribir estas líneas, poco más se conoce oficialmente y

con precisión que la intención de la transacción antes mencionada.

Al respecto publicamos en este número un muy interesante y detallado documento formulado por la Asociación Ramiro Jouan.¹

En consideración a la relevancia y características del tema, formularemos algunos comentarios desde sus puntos de vista más destacados.

Entendemos que el proyecto debe considerarse en su globalidad y no sólo desde lo comercial. Se debe tener en cuenta, entonces, que el desarrollo del Área Naval Miramar responde a una posición doctrinaria de la Armada, en una línea de planificación e inversión de sus escasos recursos. Dicha secuencia se inició en 1968 con el proceso de toma de la decisión para mudar la Escuela Naval desde su antiguo emplazamiento en la Ciudad Vieja al actual en Carrasco y continúa desde hace 52 años permitiéndole ganar múltiples capacidades y potencial de desarrollo. Durante este medio siglo, los sucesivos gobiernos nacionales han acompañado e incluso alentado ese desarrollo, mediante el cual la Armada, con el concepto doctrinario de concentrar en Miramar actividades vinculadas a la enseñanza naval, ha instalado con el correr del tiempo en dicha Área Naval un Complejo Deportivo y la Escuela de Guerra Naval, en edificios de reciente construcción o profundo reciclaje. A ello se suma la adquisición e instalación de un simulador de navegación y maniobras de última generación, que conjuntamente con los Cursos de la Organización Marítima Internacional que dicta la Escuela Naval en apoyo a la Gente de Mar, han convertido al Área Naval Miramar en un centro de apoyo a la enseñanza marítima de alta calidad, referente en la región, con el reconocimiento internacional de la OMI en la certificación y formación de la Gente de Mar. En definitiva hoy es un polo educativo donde coexisten en el mismo predio, seis centros de estudio: un liceo, un ins-

tituto para marinos militares, otro para marinos mercantes, una escuela de posgrado, un centro de cursos OMI y un centro de simulación de gran capacidad. Su desinstalación, mudanza, reinstalación y puesta en servicio, constituyen de por sí una operación compleja, costosa y técnicamente delicada. Prolongada además en el tiempo, lo que afectará seriamente el cronograma anual de cursos y prácticas que lo emplean como apoyo didáctico insustituible.

Yendo a otros aspectos más allá de lo estrictamente material, si observamos el planteo desde lo edilicio, vemos que no es casual que los Institutos de Formación Militar, en casi todo el mundo, funcionen en locaciones relevantes acorde al poder de los Estados y, al mismo tiempo, en edificios de gran tradición y “potencia arquitectónica”. Es así porque podría decirse que ese tipo de instalaciones tienen, más allá de sus cualidades arquitectónicas, un componente semiótico que transmite historia, tradición, así como cohesión alrededor de valores y aspectos morales y espirituales que trascienden sus condiciones materiales, cooperando de ese modo a la formación del carácter marino y militar. Es lógico pensar que este acervo de honda tradición se perdería al construir las nuevas instalaciones.

En otro orden, entendemos que el planteo de una operación tan significativa como la “transformación patrimonial” propuesta, que roza tantos y tan importantes aspectos, merece la certeza de que llevará a una mejora sensible de la actual situación institucional, certeza fundada en un estudio minucioso que trate la globalidad del caso y que no se conoce al momento de escribirse este editorial.

Desde otro ángulo trascendental, se constata que las instituciones en crisis profunda de medios materiales, tal como el Mando Superior y el propio Ministro de Defensa Nacional han confirmado que se

encuentra la Armada, tienen en su personal la cuota de resiliencia que puede llegar a asegurar su supervivencia y recomposición, así como también un mínimo cumplimiento de las tareas asignadas. Consideramos que la propuesta de “transformación patrimonial” pone en riesgo los niveles alcanzados en la capacitación técnica y el Espíritu de Cuerpo del Personal Militar y en la calidad del Personal Mercante; una de las pocas fortalezas que aún se van logrando mantener.

En nuestra Armada seguramente hay muchas cosas para corregir y también varias que funcionan razonablemente bien, tal como se detalla en el documento de la Asociación Jouan que publicamos en este número. En ese contexto creemos que no es feliz la iniciativa de empeñar esfuerzos en transformaciones complejas para un área funcional que viene cumpliendo sus cometidos a satisfacción.

Hemos dado hasta aquí una mirada sobre aspectos conceptuales que nos parecen básicos y sobre el impacto de un eventual traslado, sobre el área de los Recursos Humanos.

Sin embargo y como lo manifestara el Sr. Ministro de Defensa Nacional estamos frente a una operación esencialmente económica, un negocio en el cual, por definición, el MDN y el eventual comprador tratarán de obtener el mayor beneficio posible.

En ese contexto comercial, consideramos que el mínimo razonable a tener en cuenta antes de tomar una decisión de venta y traslado, es un estudio que asegure que el eventual nuevo emplazamiento cuente al inaugurarse, por lo menos, con las mismas capacidades en cantidad y calidad de las que hoy se dispone, quedando un remanente financiero considerable, para ser usado en la eventual construcción de nuevas instalaciones para la Armada.

No nos parece sinceramente una buena alternativa encarar transacciones que, para resultar rentables, terminen tomando como

factor de ajuste al nivel de capacidades necesarias y hoy disponibles, desarrolladas con planificación, trabajo y recursos financieros aplicados a lo largo de 50 años.

Por todo lo expuesto e intentando aportar a los mejores resultados para el país, su Factor Marítimo y su Armada, entendemos imprescindible previo a la toma de decisión en este proyecto, la realización de un completo análisis, serio, profesional, transparentado a la opinión pública, que abarque minuciosamente todos los aspectos, incluidos los costos implicados y las consecuencias de toda naturaleza que el mismo conlleva.

Ha llegado el cierre de otro año y con ello la despedida hasta nuestra próxima edición, ya en 2021.

Deseamos a todos nuestros lectores y colaboradores un camino hacia el nuevo año en el cual nuestro apego a la libertad responsable, permita transitarlo sin inconvenientes, en el seno de la familia y afectos.

A los camaradas que por diversas razones se encuentren lejos de la Patria, particularmente en la mar navegando en ejercicio de su profesión, acercamos nuestro especial saludo y agradecimiento por la sacrificada labor que realizan.

Nos despedimos entonces, con el ferviente deseo de que todos los uruguayos, unidos para superar obstáculos, podamos vivir el próximo año con salud, seguridad, trabajo y tranquilidad de espíritu.

LA COMISIÓN EDITORIAL

NOTA

1. *La Asociación Capitán de Fragata Ramiro Jouan, de exalumnos y amigos de la Escuela Naval* es una asociación civil sin fines de lucro cuyos propósitos son obtener y brindar apoyo económico, material y humano a la Escuela Naval de la R.O.U. a fin de colaborar con el desarrollo de sus programas educativos.

EL COVID-19 EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

Por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS
Licenciado en Sistemas Navales
komitre@gmail.com



Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, y diplomado de Estado Mayor General y de Estrategia y Política por la Escuela de Guerra Naval. Cursó otros estudios de postgrado en el Instituto Militar de Estudios Superiores y el Centro de Altos Estudios Nacionales de Uruguay, en la Universidad Georgetown de EEUU, y en la Universidad Nacional de la República Popular China.

ENTRANDO EN TEMA

El 9 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) sacudió al mundo anunciando la expansión global de una nueva enfermedad que se encaminaba a convertirse en pandemia. Así el planeta se enteró de la existencia del virus Covid-19, también conocido como coronavirus.

En los hechos, hacía alrededor de tres meses que se conocía la existencia de esa enfermedad, aunque no se esperaba un contagio masificado como el que se produjo. En nuestro país, el Covid-19 se oficializó el 13 de marzo, anunciado por el gobierno que de inmediato expuso un conjunto de medidas (unas obligatorias y otras dejadas a la voluntad individual) para enfrentar la pandemia.

El Covid-19 tuvo su origen en la localidad de Wuhan, en China. A mediados del mes de diciembre de 2019, las autoridades sanitarias de esa ciudad detectaron una serie de casos de neumonía producida por una causa desconocida. En ese momento se originó una alarma sobre una nueva enfermedad ignota hasta el momento. Tres meses después se habían producido más de 150.000 casos y cerca de 6.000 muertos en todo el mundo.

La investigación sobre el origen de esta enfermedad determinó que se trataba de un nuevo tipo de virus, de la familia Coronavi-

dae, emparentado con el Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SARS) y con el Síndrome Respiratorio de Oriente Medio (MERS) pero que no es igual a ninguno de ellos. Se trata de una cepa de virus llamada así por su forma, ya que tienen una especie de corona alrededor del virión (núcleo del virus). Estos organismos han convivido con el ser humano y algunos animales desde siempre. Sin embargo, el primer análisis determinó que era distinto de los otros dos betacoronavirus detectados en humanos (SARS y MERS), y fue bautizado inicialmente 2019-nCov, para ser considerado como una nueva enfermedad: Covid-19.

De China, el Covid-19 se esparció por el mundo entero en apenas tres meses. La alta movilidad de las personas en el mundo globalizado del Siglo XXI le facilitó la tarea.

LA MUERTE YA NO VIAJA EN BARCO

Las medidas de prevención de transmisión de epidemias por vía marítima son muy antiguas. Se remontan a la llegada a Europa de la terrible peste negra de 1347. Ese año, un barco procedente de Crimea llegó a Messina portando una terrible enfermedad incurable: la peste negra. El vehículo trasmisor del virus fueron las pulgas de las ratas del barco, que a su vez las transmitieron a las ratas terrestres,

y de los roedores pasó a los humanos. De Messina llegó a Venecia, Génova, Barcelona, Valencia y Marsella, entre otros puertos; se extendió por Italia, Francia, España, parte de Alemania, Inglaterra y Escandinavia, causando la muerte de entre un cuarenta y el sesenta por ciento de la población europea. Con la llegada de esta epidemia, nacen los primeros mecanismos de prevención, como la construcción de lazaretos, y la imposición de cuarentenas a los viajeros o marinos procedentes de zonas infectadas.

A partir de este primer gran desastre sanitario, durante los siglos siguientes se mantuvo la constante de la transmisión de nuevas epidemias siempre por vía marítima. A través de los conquistadores españoles llegaron al Nuevo Mundo enfermedades para las cuales los nativos no tenían defensas: la viruela, el sarampión, el tifus y la difteria. Su propagación fue rápida y letal en grado sumo. A su vez, esos primeros exploradores llevaron de América a Europa otra terrible enfermedad: la sífilis.

En la siguiente centuria otra epidemia llegó a Europa por vía marítima: el cólera. Se introdujo en Londres desde un barco procedente del Báltico ruso y de Inglaterra pasó a la Europa continental y a Canadá, matando cerca del siete por ciento de la población de esos países.

Un caso paradigmático de transmisión por vía marítima en el siglo XX es el de la mal llamada “gripe española” que causó unos cincuenta millones de muertes. Se trató de una peste porcina que pasó del cerdo al ser humano, y que tuvo su origen en Kansas, EEUU, ingresó con tropas estadounidenses a una Francia sumida en la Primera Guerra Mundial, donde pasó desapercibida frente a los muertos en combates, pero no al transmitirse a España, donde al no haber censura obtuvo publicidad y nombre.

En estos últimos meses hemos podido constatar la rapidez con que la actual pande-

mia del Covid-19 se ha extendido por todo el mundo. Lo que antes se transmitía por vía marítima, ahora puede infectar a millones de personas en todo el orbe en cuestión de solo unas pocas semanas. Las causas son obvias: globalización, masificación en grandes ciudades, gran movilidad de personas, y rapidez de traslados por la vía aérea.

LA INCURSIÓN DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

La Organización Marítima Internacional (OMI) reconoció el 12 de marzo de 2020 que el Covid-19 se había introducido en el ámbito marítimo, permeando todos los sectores de la industria, y por medio del contacto persona-persona actuó de forma transversal sobre toda la actividad. El contagio del virus incidió sobre todas las operaciones directas e indirectas del mar en las que la presencia humana es esencial. Su impacto puede sintetizarse en un notable descenso de la actividad marítima mundial, del comercio global de bienes y materias primas, y de una caída de las operaciones portuarias casi equivalentes a su paralización en algunos países.

El brote de coronavirus ha llevado a partes de la industria naviera global al borde de la parálisis, con trastornos que afectaron todo el planeta. La interrupción repentina de la actividad económica provocó una fuerte caída en los precios de los fletes por la interrupción abrupta del abastecimiento de bienes y commodities, y por tanto un aumento de los precios causado por la escasez de equipos relacionados con la crisis.

Analizaré esos efectos y sus consecuencias por sus sectores propios de actividad.

Los Cruceros de Pasajeros y el Turismo Náutico. Por razón natural del tráfico marítimo de personas que la industria de cruceros implica, los brotes del virus a bordo causaron un gran impacto, por paralización, rechazo de buques en los puertos de escala

y programas turísticos abruptamente interrumpidos, como ocurrió con los *Diamond Princess* (en Yokohama), *MS Westerdam* y *MSC Meraviglia* (en Jamaica, Islas Caimán y México), *Azamara Quest* y *Sun Princess* (Isla Reunión), *Grand Princess* (Dubai) y *Zandaam* (con su transbordo de pasajeros contagiados al *MV Rotterdam* antes de pasar el Canal de Panamá). Una situación caótica para el turismo náutico en todos los mares del planeta, que en nuestro Montevideo vivimos con el *Greg Mortimer*. La suspensión de viajes ha afectado seriamente a las grandes operadoras (como Norwegian Cruise Lines, Costa Cruceros, Caribbean y Carnival Cruise Lines) causando reducción de rutas, reajustes de tripulaciones y de personal de tierra, establecimiento de controles sanitarios pre-embarque, para después pasar directamente a la cancelación de viajes, despidos de personal y devoluciones de pasajes por varios millones de dólares (aún sin cifras definitivas). También las navieras menores acusaron el golpe, algunas de las cuales ya declararon quiebra. EEUU, uno de los países más afectados por la pandemia, ordenó la detención a muelle de todos los cruceros de las navieras estadounidenses (aunque la mayoría de los buques no llevan su bandera). Los programas de Asia están detenidos y toda esa actividad crucerista perdió el verano boreal y las reservas de otoño sin poder aún establecer una fecha de regreso a las rutas, cuya planificación suele necesitar meses de programación. Entretanto, los barcos vacíos, amarrados a muelle, generan una deuda permanente a sus propietarios, porque aun sin producir ganancias exigen un mínimo de personal para mantener sistemas y equipos en stand-by, y cuidar el material (costos que oscilan entre los 95.000 a 290.000 dólares mensuales, dependiendo del tipo y tamaño del buque).

El transporte marítimo de mercancías.

El impacto operó incidiendo en los contratos

de fletamento (cancelación de viajes, demoras portuarias, desviaciones de ruta, puertos seguros, suspensión de operaciones de carga y descarga, etc.). Hubo buques con carga en ruta que se encontraron con situaciones cambiantes en cuestión de horas, ya que el puerto podía cerrarse, no permitir el acceso al muelle o quedar inmovilizado por la puesta en cuarentena de su dotación por sospechas de ser portadora del virus. No es difícil imaginar el daño económico por las demoras continuadas que perjudican a los fletadores, pudiendo llegar a frustrarse los contratos. Otro problema que enfrentaron las líneas fue el incremento en la cantidad de bienes y commodities que se acumularon en puertos y depósitos, ya que la paralización de actividades produjo cancelaciones de cargas y posibilidades de entrega. Muchas líneas han ofrecido distintos hubs para almacenarlas, aunque esto planteó un problema adicional de espacio en diferentes partes del mundo. En los car-carriers también cayó mucho la demanda, especialmente en Estados Unidos y Europa: la baja se estima cercana al 30%, pero a pesar de esto, se espera que se establezca a fin de año o principios de 2021. Cabe aclarar que la estabilidad no necesariamente significa una mejora. Mientras tanto, el transporte de alimentos y de granos ayudó a mantener algunos armadores a flote.

Los Buques Tanque. El sector de hidrocarburos observó un curioso (aunque oscilatorio) repunte, pese a que el descenso del consumo originó también baja en la demanda, pero el precio del crudo (en torno a los US\$ 20 p/b) impactó en las tarifas de los fletes. Sin embargo, el mercado de buques tanque se ha visto favorecido por un aumento de la demanda a futuro y ha recuperado la actividad gracias al contango.¹ Los buques que transportan otro tipo de productos (refinados) mantuvieron las tarifas de flete más o menos estables. En el mercado de GNL los fletes se redujeron mucho en el segundo tri-

mestre coincidiendo con el pico del virus, ya que las importaciones de gas natural licuado se redujeron abruptamente con el descenso de la actividad global.

Los Bulkcarriers. En el ámbito de los graneleros, los fletes se mantuvieron bajo presión por los cambios en la oferta y la economía. Los fletes cayeron en abril y mayo a medida que los países adoptaron medidas de confinamiento; aunque comenzaron a mejorar en junio de manera constante. Los primeros en recuperarse fueron los cerealeiros, ya que pese a la pandemia los pueblos necesitaron seguir alimentándose. Para el transporte de arrabio y carbón, al mejorar la capacidad importadora de China e India, comenzó a verse una mejora en este sector a partir de agosto.

La construcción naval. Muchos buques en construcción en los grandes astilleros de China y Corea del Sur se han cancelado, y otros están sufriendo retrasos y daños contractuales (“penalty clauses”). China comenzó a remontar desde julio, pero los ceses de fabricación y los retrasos en la cadena de suministros de partes y equipos lo hacen muy difícil. En su conjunto, construcciones y reparaciones buscan protección bajo el paraguas de “fuerza mayor” (exclusión de responsabilidad por “epidemics”) y son los navieros los que más pierden, ya que los astilleros están seriamente afectados por el contagio y bajas del personal operario. La instalación de depuradores (scrubbers) se detuvo totalmente, sin que se hayan planteado contratos nuevos para lo que resta del año. La inactividad también afectó los astilleros de desguace (los formales y las playas de varadura de Asia).

Los Puertos. El Covid-19 por sí solo no convierte a un puerto en físicamente inseguro, pero la pandemia produjo el efecto equivalente sin que el fletador pudiera predecirlo al elegir la terminal, por lo que se ha actuado en este negocio con muy poco margen

de horas a fin de reducir pérdidas. Para los fletadores por tiempo las situaciones off-hire que la pandemia pudo haber generado al impedir al buque recibir el servicio esperado constituyeron un dolor de cabeza diario, ya que son pérdidas económicas que el contrato específico puede no excluir del pago del flete. BIMCO ha aportado al mercado naviero una cláusula, la “Bimco Contagious Disease Clause” que puede ser aplicada a supuestos de Covid-19. La gestión náutica de los buques no debería verse afectada salvo que haya un contagio a bordo de personal propio, o ajeno en caso de reparadores o auxiliares de tierra, pero los riesgos aún están abiertos. En lo que se refiere a los operadores portuarios, las acciones de las grandes terminales han registrado grandes caídas. El índice portuario de Drewry se ha reducido en un 22% para fin de mayo y mientras se mantenga la situación y se siga extendiendo a zonas clave del consumo aumentará el riesgo de una recesión profunda, pudiendo recuperarse el comercio marítimo hacia finales de 2021 o 2022.

Las plataformas Petroleras. La industria de extracción de hidrocarburos en el mar no quedó exenta de la pandemia, por ser ámbitos similares a los buques (personas confinadas en espacios reducidos, durante períodos prolongados). Las compañías petroleras reforzaron sus protocolos para evaluar el estado sanitario de los operarios antes de su envío a las plataformas en alta mar. El número de empleados en las plataformas se ha reducido al mínimo posible, y el período de descanso también se limitó para agregar siete días de cuarentena antes del embarque y otros siete después de desembarcar. Con los cambios, la escala pasó a ser de veintiún días hábiles, con catorce días en cuarentena (en 2 etapas) en un hotel financiado por la compañía, por siete días de descanso. Antes, la escala era de catorce días de trabajo por veintiuno de descanso. Estas medidas

también se aplicaron a las tripulaciones de los buques de apoyo a las plataformas. No obstante, los plazos no siempre se pudieron respetar, y ante la dificultad de cumplir con los relevos el exceso de trabajo ha sido más la norma que la excepción.

La gente de mar. Sin lugar a dudas los más perjudicados por el Covid-19 en el ámbito marítimo han sido las personas que trabajan en el sector. La gran mayoría de los puertos del mundo han prohibido el desembarco de los tripulantes de los barcos, ya fuera para atención médica menor o por relevos. Al mismo tiempo, al estar cerradas fronteras y aeropuertos no ha sido posible cumplir con los cambios regulares de tripulaciones. Antes de la pandemia, la OMI, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) habían acordado con las navieras que el régimen de trabajo en los buques mercantes sería de cuatro meses de embarque (con un máximo de seis) por uno de licencia. Al no producirse relevos normales, en los dos primeros meses de la pandemia unos 100.000 marinos se encontraron secuestrados en sus propios buques (la cifra superó los 400.000 al 15 de octubre). Esto ha ocasionado un aumento de la siniestralidad y de averías de equipos por mala operación, debido a cansancio y stress en los tripulantes. En el área de los cruceros, luego de un prolongado período de permanencia en el mar en espera de entrar a puerto, sobrevino la desocupación general. La situación de esos tripulantes varía según la legislación laboral de bandera y el tipo de contratos, pero solo en EEUU los despidos llegaron a 93.000 (incluye a los trabajadores eventuales de espectáculos y recreamiento contratados por los cruceros). Esto ha llevado a que el Secretario General de la OMI dirigiera una nota a los gobiernos de los países miembros pidiendo que se declarara la esencialidad para los trabajadores marítimos y se instrumentaran

protocolos que permitieran normalizar los relevos, pedido que fue atendido por algunas naciones, fijándose una veintena de puertos para ello. Pero aun así, hay algunas tripulaciones que no son bienvenidas en ningún país del mundo (filipinos, malayos, etc.), por lo que la situación persiste.

El aspecto financiero. Las perspectivas para el corriente 2020 son negativas, ya que pueden afectar seriamente las amortizaciones de los créditos navales y crear un grave problema de liquidez de caja para las navieras y operadoras; con tal incidencia que el incumplimiento de un pago debido a su fecha crediticia dará lugar a la aceleración de la deuda completa no amortizada bajo el crédito. Esta situación de fallido hipotecario conducirá bien a la refinanciación del crédito, a la negociación de esperas o a la inmovilización y venta de algunas unidades de las flotas. Un sombrío panorama de crisis, en la que los resultados de las navieras se verán gravemente afectados en todo el 2020. Los precios de las acciones en el sector del transporte de contenedores se mantienen a la baja desde principios de marzo, fruto de la tormenta que está cayendo sobre el mercado de valores en todo el mundo, con el miedo general a una crisis similar a la de 2008-2009. Entre los analistas optimistas, se encuentran quienes están apostando a los estímulos gubernamentales de algunos países como salvavidas en este contexto. Creen que los estímulos para combatir los efectos del virus podrían llegar a 10,5 trillones de dólares, según lo que se está legislando en varios países. Esto es el equivalente al 12% de la suma total del PBI mundial.

Los aspectos legales. En los estrados judiciales del mundo se ha producido un aluvión de reclamos por incumplimiento, cancelación, interpretación y pretensiones diversas relativas a la ejecución de contratos mercantiles del ámbito marítimo, derivados de la pandemia. Desde marzo han tenido

lugar numerosos contratos abandonados, situaciones de parálisis, bloqueo y actos incumplidos, dando lugar a una miríada de contenciosos y reclamos de indemnizaciones a escala global. No resulta posible obtener resarcimiento por las pérdidas de Naciones Unidas (OMS), ni de la comunidad científica, ni del supuesto detonador China, ni de los Estados que tuvieron que proteger a sus ciudadanos, por lo que no existe una fuente única resarcitoria. Tampoco existe un único tribunal universal donde plantear los contenciosos, en todos los casos hay aspectos legales comunes (derivados de normas OMI) coexistiendo con otros propios de la bandera del buque, del lugar donde se firmaron los contratos, de los lugares de origen y destino de la mercadería. Osea: muchas normas legales que deben considerarse y compatibilizarse, y que hacen que cada reclamo sea diferente de cualquier otro. En términos generales, se ha tratado de invocar dos causales: “*La fuerza mayor y el caso fortuito como causa eximente*” y “*La cláusula rebus sic stantibus*”. Pero el análisis de estas dos causales escapa al alcance de este artículo (y, nobleza obliga, al conocimiento técnico de este autor).²

Los ciberataques en la industria marítima. Los avances en la industria marítima han convertido a esta área en un ámbito en el que se ha detectado un crecimiento de ataques ‘ransomware’, que afectan directamente los sistemas de control, y el pago de millonarias sumas de dinero para la recuperación de estos. A consecuencia del Covid-19, la industria marítima se ha visto forzada a adaptarse a nuevas formas de funcionamiento. La prohibición de acceso físico, los buques en cuarentena y las restricciones de viaje han hecho que los armadores vean como única posibilidad los accesos remotos, los documentos electrónicos, la inspección de buques a distancia y el teletrabajo. Mitigar los efectos del coronavirus ha provocado (como un

efecto no deseado) que la industria marítima sea más vulnerable a los ciberataques. Ante este escenario, la Digital Container Shipping Association (DCSA) ha publicado una guía para ayudar a las navieras a adaptarse a la resolución sobre ciberseguridad de la OMI. La normativa, que será obligatoria en enero de 2021, alienta a las administraciones a garantizar que los riesgos cibernéticos se aborden debidamente en los sistemas de gestión de la seguridad.

LOS DESAFÍOS QUE EL COVID-19 IMPONE A LA INDUSTRIA MARÍTIMA

La industria marítima ha seguido operando en gran medida en todo el mundo, a pesar de las perturbaciones en los puertos y las vicisitudes de las tripulaciones, facilitando el movimiento de suministros y medicamentos esenciales que se necesitan para mantener los países en funcionamiento y hacer frente a la crisis mundial de salud pública. La industria marítima ha demostrado en gran medida su capacidad de resiliencia, manteniendo el flujo vital del comercio mundial y los suministros esenciales. Sin embargo, la fuerte caída económica y las difíciles condiciones de funcionamiento presentan un conjunto único de desafíos.

Actualmente el sector se enfrenta a la tarea de operar en un mundo cambiante, con las inciertas implicaciones económicas y de salud pública producto de la pandemia. La consultora internacional Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) en su documento “*Coronavirus: 10 desafíos para el transporte marítimo*”³, adelanta algunas conclusiones acerca de cómo la pandemia ha afectado y transformado al sector.

1. Pérdida del bienestar de la tripulación y errores humanos: Uno de los mayores problemas del transporte marítimo durante la pandemia ha sido la incapacidad de

cumplir los relevos regulares de las tripulaciones, lo cual es esencial para garantizar la seguridad, la salud y el bienestar de las dotaciones. La fatiga laboral es un factor que induce el error humano, causa que contribuye en un 76% de los accidentes marítimos. La contratación de marinos disponibles localmente puede ser una opción en algunos casos, que puede facilitarse aún más mediante la cooperación entre las empresas de gestión de tripulaciones, pero no resuelve el problema de cómo mandar a casa a los relevados.

2. Impacto para las reclamaciones de seguros marítimos: Se estima que el mayor impacto de reclamaciones de seguro relacionadas con la pandemia será resentido por los sectores de cruceros y de protección e indemnización, debido a la responsabilidad de los armadores frente a sus pasajeros y tripulación, y por la interrupción de las operaciones. También es probable que el sector de los seguros de carga observe reclamaciones, debido a retrasos en los bienes almacenados o en los tránsitos, producto de la pandemia. La carga de alto valor, perecedera o sensible a la temperatura corre un riesgo especial de sufrir daños o de reducir su valor, ya que el brote alteró o interrumpió las cadenas de suministro.

3. Consecuencias económicas amenazan años de logros en materia de seguridad: La reducción del comercio y el transporte marítimo tendrá implicaciones para la seguridad y las reclamaciones. Los esfuerzos por reducir los costos podrían afectar a las reclamaciones de los seguros marítimos a más largo plazo. Los armadores se enfrentarán a presiones adicionales de costos por el descenso en el comercio y sin duda pondrán medidas de eficiencia en el lugar, hecho que podría ir en contra de una mayor seguridad.

4. Daños y demoras en la carga, debido a la tensión en las cadenas de suministro: La pandemia de coronavirus ha provocado cambios repentinos en el transporte de car-

ga, afectando a los expedidores, y a las empresas de transporte de todo el mundo. Las compañías deberían hacer todo lo posible para poner en práctica una sólida planificación del transporte de la carga y asegurarse de que tienen planes de respaldo. Para prevenir pérdidas, las medidas a considerar también incluyen el uso de IoT para obtener información en tiempo real de localización en caso de retraso o desviación y revisión de los requisitos de cargas perecederas.

5. La interrupción del mantenimiento y daños a la maquinaria: Los armadores corren el riesgo de sufrir retrasos y averías en la maquinaria, ya que la pandemia dificulta el mantenimiento preventivo y los servicios esenciales. La interrupción del suministro de piezas de repuesto y productos básicos (como lubricantes) puede retrasar el mantenimiento programado o dar lugar al uso de calidades inferiores o marcas alternativas. Los daños o averías de la maquinaria ya son la causa más común de los incidentes de navegación sobre la última década, lo que representa más de una tercera parte (9.081) de los 26.071 incidentes analizados entre enero de 2010 y diciembre de 2019.

6. Retrasos en el análisis de combustibles y el riesgo de daños en motores: El análisis de las muestras de búnker antes de su uso es esencial para asegurar la calidad del combustible y evitar daños a los motores. Sin embargo, el análisis está tardando más tiempo durante la pandemia y algunos operadores pueden necesitar consumir un combustible antes de conocer los resultados de su análisis, lo que aumentará el riesgo de daños a la maquinaria.

7. Perturbación de estudios, inspecciones portuarias y respuestas de emergencia: Las medidas de cuarentena y distanciamiento físico, pueden causar retrasos en las encuestas y el servicio de los buques, y el equipo de emergencia. Incendios, colisiones y varaduras dependen del apoyo externo

para la seguridad de la nave y tripulación, así como para la protección del medio ambiente. Los retrasos en la respuesta de emergencia podrían significar que una situación se salga de control muy rápidamente.

8. La industria de cruceros se enfrenta a una nueva realidad: Pese a la crisis, las líneas de cruceros están reportando una fuerte demanda de travesías para fines de 2020 y principios del próximo año, y algunas líneas esperan reanudar las operaciones en el último trimestre, aunque con nuevas medidas de seguridad y nuevas rutas. La industria de los cruceros sobrevivirá a la crisis de coronavirus⁴, pero cuando regrese operará en un mundo diferente. En este nuevo entorno, varias líneas de cruceros se enfrentarán a acciones legales relacionadas con el coronavirus por parte de la tripulación, pasajeros e inversores.

9. Los cruceros que se han puesto en marcha presentan una considerable acumulación de riesgos: En abril de 2020, alrededor del 95% de la flota mundial de cruceros estaba en paro, según Lloyd's List Intelligent. Antes de que la industria de los cruceros reanude las travesías necesita equilibrar cuidadosamente los costos y los gastos con el mantenimiento de sus buques. Los operadores necesitarán mantener sus buques de manera que cuando emerjan de las restricciones estén en condiciones razonables y cuenten con una tripulación de calidad. Esto será una verdadera prueba para la industria.

10. Riesgos del almacenamiento flotante: Muchos buques tanque están anclados alrededor de los principales puertos petroleros y terminales de América, Europa, Asia y África, con posibles exposiciones a condiciones climáticas extremas, piratería y amenazas políticas. Los petroleros también están siendo fletados para almacenamiento flotante, debiendo estar sujetos a cierto mantenimiento y requisitos contractuales. Por otra parte, los productos petroleros al-

macenados durante largos períodos también están en riesgo de degradación y pérdida. La calidad de productos refinados puede degradarse con el tiempo o estropearse por contaminación bacteriana, mientras que algunos productos pueden evaporarse.

Estas proyecciones van cambiando día a día, a la par de la pandemia. Si bien China empezó a producir nuevamente, al igual que otros países asiáticos, Europa está tratando de salir del pico de la pandemia (pese al rebrote de contagios), mientras que en América aún no llegamos a lo peor. Esta es la foto de una película con un final bastante incierto, porque no sabemos cuándo terminará ni cómo.

A MODO DE CONCLUSIÓN

El Covid-19 se introdujo al ámbito marítimo imponiendo su influencia, como lo hiciera en tierra firme en todas las actividades sociales, productivas y comerciales.

Estamos ante un escenario nunca antes visto, con un final difícil de predecir, pero con efectos económicos devastadores a nivel global. Con más de un tercio de la población mundial en cuarentena, es de esperar que algunas empresas o negocios desaparezcan, afectando seriamente el empleo, y el efecto inmediato de esto es la baja del consumo. Debemos esperar a ver si ocurren cambios significativos luego de la pandemia: cambios que esperábamos en el mediano plazo, como el teletrabajo, la automatización o la descentralización de los lugares de trabajo, pero que la realidad ha acelerado.

El negocio marítimo siempre fue de capital intensivo, y como tal algunas empresas quedarán mejor posicionadas que otras. Durante las últimas décadas, se venía produciendo una concentración de servicios, especialmente en el rubro de contenedores, y parece que los efectos de la pandemia podrían acelerarlo e incluso trasladarlo a otros

sectores de la industria marítima. Pero por ahora, las empresas solo tratan de sobrevivir de la mejor manera posible, tomando decisiones para sobrellevar la coyuntura, para atender el ‘día a día’, no para anticiparse a los posibles escenarios (pues son muy difíciles de pronosticar).

Si bien al 30 de setiembre de 2020 la situación del comercio marítimo de cargas parece ir encaminándose a una casi normalidad, la solución parece lejana, y su imagen es difusa. Alcanzado el límite del contango, los buques tanque vieron caer la actividad a causa del menor consumo de combustibles en todo el mundo. Los graneleros han recuperado un 85% del nivel de actividad, mientras que los portacontenedores, directamente atados a la disminución del comercio de bienes, recién han alcanzado el 65% del tráfico que tuvieran antes de declararse la pandemia. Para los cruceros, el horizonte volvió a trasladarse hacia el futuro, con el anuncio de las grandes navieras de suspender las travesías programadas para fin de año.⁵

El problema más serio (el relevo de tripulaciones) parece encaminarse luego de una fuerte intervención del Secretario General de la ONU exigiendo una solución, con la apertura de una veintena de puertos en el mundo dispuestos a permitir el tránsito de personal hacia y desde los buques cuyas navieras estén dispuestas a asumir los costos de esa operación.

Pero detrás de todo, permanece latente y en espera de su oportunidad para emerger, una acumulación de reclamaciones judiciales por incumplimientos de toda índole, en

estrados judiciales y en bufetes legales. Son como bombas de tiempo, que detonarán a futuro.

La situación es cambiante y dinámica. Nadie puede predecir hoy, al cierre de este artículo (15 de octubre de 2020) con certeza, cómo saldrá el mundo de esta situación, y el ámbito marítimo es parte de ese horizonte nebuloso.

NOTAS

1. Almacenamiento flotante de petróleo comprado barato para ser vendido cuando aumente de precio.
2. Hasta hoy, el único pleito saldado se produjo en Francia, cuando el órgano superior de justicia del país dictaminó que los reclamos de indemnización de pasajeros de cruceros y paquetes turísticos no eran aplicables ante la situación de pandemia global. Un tribunal de EEUU emitió un dictamen similar, pero ese fue apelado y aún pende de la resolución definitiva en un estrado judicial superior.
3. El documento completo está disponible en MundoMaritimo.cl del 22 de julio de 2020.
4. Pese a que al 15 de octubre había ya 49 paquebotes parados definitivamente, y están en lista de venta para otras navieras menores interesadas o, de no aparecer comprador, para chatarra. De ellos, 24 ya están siendo desguazados.
5. Costa Cruceros había promocionado algunas travesías limitadas por el Mediterráneo, las que fueron suspendidas hasta nuevo aviso por el rebrote de la pandemia en Italia.



“Nuestro mar se abre a todos los horizontes, si por él llegaron las proas del descubrimiento y poblamiento territorial, las mismas aguas permitieron el paso de naves provocativas, agraviantes o depredadoras.

Que la lección sea aprendida y hecha conciencia. En momentos difíciles, el Pueblo Oriental tomó la decisión de crear una marina militar... Pero también reiteradas veces se cayó en el error de permitir una deprimente penuria naval que dejaba indefenso al patrimonio nacional.

Que la lección sea asimilada y hecha conciencia firme en la mente de todos los orientales; sentimiento inalterable en el corazón del Pueblo Oriental: necesidad de mantener en forma permanente una marina eficaz, acorde con los intereses y dignidad de la Nación.”

TN Homero Martínez Montero
Armada Nacional – Estudio histórico biográfico 1977



LA NACIÓN URUGUAYA

Por el Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE

eldefe@adinet.com.uy



Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, ex-Catedrático de Derecho Internacional Privado, Derecho Internacional Público y Derecho Diplomático de la Facultad de Derecho de la UDELAR, ex-Profesor de Derecho Internacional Marítimo de la Academia de Derecho Internacional de La Haya, ex-Embajador ante la OEA, República Dominicana, Barbados, Haití y Granada, negociador uruguayo del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y del Estatuto del Río Uruguay, miembro de Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España, miembro del Consejo Consultivo de Derecho Internacional de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de La Plata (Argentina). Ha sido condecorado con la Orden de Mayo al mérito en el grado de Gran Cruz por el gobierno argentino, con la Orden de Duarte Sánchez y Mella, por el gobierno de la República Dominicana y designado Vice-Gobernador Honorario del Estado de Oklahoma y Senador Honorario del Estado de Louisiana (USA), Es autor de más de cien publicaciones sobre temas de su especialidad.

1. El concepto de Nación. Son múltiples y variadas las definiciones que se han efectuado del concepto “nación”. Entre las más conocidas se destacan las siguientes: “Conjunto de personas de un mismo origen étnico, que comparten vínculos históricos, culturales, religiosos, etc., tienen consciencia de pertenecer a un mismo pueblo o comunidad y generalmente hablan el mismo idioma y comparten un territorio”. “Comunidad social con una organización política común y un territorio y órganos de gobierno propios, que es soberana e independiente de otras comunidades”. El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española lo define afirmando que es el “conjunto de los habitantes de un país regido por un mismo gobierno”.

Un diccionario de la lengua francesa define de manera más acertada el concepto de nación expresando que es un “grupo humano bastante vasto que se caracteriza por la consciencia de su unidad y de la voluntad de vivir

en común”¹. Por su parte, un diccionario de idioma inglés lo define de modo restrictivo al afirmar que es un pueblo viviendo en un territorio bajo el mismo gobierno”².

Se ha indicado también que una nación se caracteriza por la identidad cultural, social, histórica y política de un pueblo y que el sentimiento de una nación estaría dado por la creencia de un grupo de personas que comparten lazos con los cuales se identifican culturalmente.

Indudablemente, el definir el concepto nación, constituye una tarea sumamente difícil de llevar a cabo por la multiplicidad de factores que intervienen en el proceso de su surgimiento, que requiere de un análisis histórico que, generalmente, carece de suficiente objetividad.

Leonardo Borges, en una reciente publicación, manifiesta al respecto: “La historia no es en ningún caso objetiva, aunque intenta ser imparcial – como lo proclamaba Marc Bloch- ya que los historiadores, al trazar la

línea de tiempo que forma su relato, escogen algunos hechos y personajes para su desarrollo y otros no. Hasta quien confecciona una fría y explicativa línea de tiempo, despegada de opiniones o análisis, comete un error esencial, pues escoge algunas fechas y no otras”³.

Este historiador, como puede apreciarse, hace hincapié en la selección de los hechos, los personajes y las fechas, pero existen otros factores que pueden agredir la necesaria objetividad del relato histórico.

En ese sentido, Oswald Spengler, afirma que “lo mismo da contemplar el pasado con los ojos de Don Quijote o con los de Sancho. Ninguno de los caminos conduce a buena meta.

A la postre, cada cual se ha permitido poner en el primer plano aquel trocito de antigüedad que casualmente concuerda mejor con las intenciones propias; Nietzsche, la Atenas presocrática; los economistas, el período helenístico; los políticos, la Roma republicana; los poetas, el Imperio. Ni los fenómenos religiosos o artísticos son más originales y primarios que los sociales y económicos, ni viceversa. Para quien haya logrado conquistar en este punto la absoluta libertad de la contemplación; para quien se sitúe más allá de todo interés personal, sea cual fuere, no hay, entre los distintos fenómenos, subordinación, ni prioridad, ni causa, ni efecto, ni diferencia de valor o de importancia: lo que al fenómeno particular le confiere rango es simplemente la mayor o menor pureza y energía del lenguaje formal que nos habla, la mayor o menor potencia de su simbolismo, sin que debamos tener en cuenta para nada bondad y maldad, superioridad o vileza, utilidad o idealidad”⁴.

Aquí Spengler otorga especial relevancia, al enfoque que cada uno realice de los hechos históricos, lo que constituye, en cierta medida, una crítica a la subjetividad en el análisis de la historia.

2. La opinión de Ernest Renan. En un cursillo que dictó este extraordinario filósofo, al que tanto admiraba José Enrique Rodó, en la Sorbona de París en 1882, bajo el título: “¿Qué es una nación?”, después de realizar un estudio sumamente erudito, con una distinción de los matices que en las distintas situaciones ofrece la comunidad internacional en esta materia, sostuvo que; “Una nación es, a nuestro entender un alma, un espíritu, una familia espiritual, resultante, en el pasado, de los recuerdos, de los sacrificios, de las glorias, a menudo de los duelos y de los pesares compartidos; y, en el presente, del deseo de seguir viviendo juntos. Lo que constituye una nación no es el hablar la misma lengua o el pertenecer a un mismo grupo etnográfico, sino haber hecho en el pasado grandes cosas juntos y querer seguir haciéndolas en el futuro”⁵. Incluso, más adelante agregó: “Una nación es un alma, un principio espiritual. Dos son las cosas que constituye esa alma, ese principio espiritual, y que a decir verdad son una sola. La primera está en el pasado, la segunda en el presente. Una es la posesión en común de un rico legado de recuerdos; el otro es el consentimiento actual, el deseo de vivir juntos, la voluntad de mantener la herencia indivisa que se ha recibido. El hombre señores, no se improvisa. La nación, al igual que el individuo es el resultado de un extenso pasado de esfuerzos, de sacrificios y de desvelos. El culto a los antepasados, es el más legítimo de todos los cultos. Los antepasados han hecho de nosotros lo que somos. Un pasado heroico, grandes hombres, la gloria (la verdadera por supuesto) he aquí el capital social sobre el que se asienta la idea de nación”⁶. Incluso, Renan destaca la importancia del olvido y del error histórico en la génesis de una nación lo que es, en cierto sentido paradójico, porque el analista procura en la investigación histórica encontrar las causas generadoras de la nacionalidad. Dice Renan: “El olvido, diría

incluso el error histórico, son un factor esencial en la creación de una nación, de ahí que el progreso de los estudios históricos resulte a menudo un peligro para la nacionalidad. La investigación histórica, en efecto, descubre hechos violentos acaecidos en el origen de todas las formaciones políticas, incluso aquellas cuyas consecuencias han sido de lo más benéficas⁷⁷.

También es interesante examinar la gestión de las personas y la influencia de las decisiones políticas en el surgimiento de las naciones. Carlos Real de Azúa, en el Curso de Política Internacional que dictó en el Instituto Artigas del Servicio Exterior, cuando el autor de este trabajo se desempeñaba como Director del mismo, manifestó: “También es polemizable el tema general de la acción de los individuos en la historia y en las grandes decisiones políticas. Nos referimos, claro está, a los individuos a nivel de “protagonistas”, de actores de esas grandes decisiones que suelen poseer dilatados efectos. Hay en general una tendencia a rebajar la significación de estos actores, o de lo que suele llamarse el “factor contingente individual”. A ello ayuda la impresión de coherencia estricta y de inevitabilidad que suelen provocar los acontecimientos históricos vistos retrospectivamente. Sin embargo, una mirada más aguda puede advertir que es imposible descartar la acción de los “protagonistas” y el peso de sus características, ya no en esos fenómenos de grandes números que estudia la sociología sino en esos acontecimientos librados a la opción y decisión de unos pocos, y a veces de uno sólo, que estudia la historia y el análisis político⁷⁸. Compartimos totalmente este análisis de Real de Azúa. El talento, el coraje, la ideología, el carisma, el mensaje, la fuerza y la inteligencia de líderes de la talla de Alejandro Magno, de Julio César, de Moisés, de Jesús, de Mahoma, de Carlomagno, de Napoleón Bonaparte, de Washington, de Bolívar, de

San Martín y de Artigas, entre otros muchos, fueron determinantes en la evolución de los hechos históricos de su tiempo e incidieron, en múltiples casos, en el surgimiento de diferentes naciones.

3.- Estado, territorio y nación.- Cuando nos referimos a un Estado, lo hacemos considerando como tal a un país soberano, que no admite por encima ningún otro poder salvo el que resulta del Derecho Internacional.

Lo más frecuente es que una Nación, establecida en un territorio determinado, se encuentre constituida en un Estado independiente pero ello no siempre es así.

En efecto, puede tratarse de una Nación que no constituía un Estado y que no poseía territorio propio donde asentarse, como lo fue el pueblo judío por mucho tiempo hasta que se constituyó el Estado de Israel. También puede tratarse de un Estado independiente que tiene dentro de su territorio un pueblo que constituye una Nación en procura de su independencia como es el caso de China con relación al Tibet, el de Turquía con los Kurdos, Rusia con los chechenos y por mucho tiempo el pueblo armenio en la antigua Unión Soviética.

Puede, asimismo, tratarse de diferentes naciones establecidas dentro de un mismo territorio constituido en Estado. Ejemplo de ello, es el caso de Nepal en China, de varios de los países que integraban la Unión Soviética y que ahora son independientes y los que se han constituido como tales en las antiguas Checoslovaquia y Yugoslavia.

Incluso se ha dado el caso de una misma Nación separada en dos Estados distintos como es el caso de Corea del Norte y Corea del Sur y como fue el caso de la República Federal de Alemania y la República Democrática de Alemania antes de la caída del muro de Berlín.

Otro concepto muy importante a analizar es el de Estado Nación. Marcos Methol

ha escrito al respecto, que “el mismo se encuentra en la base del ordenamiento político moderno. Al respecto, la Paz de Westfalia de 1648, que dio por terminada la Guerra de los Treinta Años, inauguró un sistema de estados soberanos independientes que se reconocen y relacionan mutuamente. Esto permitió generar instituciones legítimas que permitieran gobernar el destino de los hombres independizándolos del poder de los imperios. Estas instituciones tenían como objetivos preservar el territorio nacional y proteger el estado y sus habitantes. Para generar cohesión en la población y adhesión al conjunto de valores que subyacen al concepto de Nación, estos Estados promovieron la formación de culturas e identidades nacionales propias. Sin identidad y valores propios no hay Nación, y sin ello no hay Estado ni Soberanía”⁹.

Es muy interesante el análisis que efectúa Methol, del surgimiento de los Estados a partir de la paz de Westfalia, lo que permitió ir generando acuerdos y organizaciones internacionales y, también, su afirmación, que comparto totalmente, de que sin identidad y valores propios no hay Nación. No comparto su posición en el sentido de que se promovió la adhesión de los valores, que subyacen a ese concepto, a través de la formación de culturas e identidades nacionales propias. Pienso que no hubo una política de los Estados al respecto y que el surgimiento de las naciones fue el fruto de una multiplicidad de factores, algunos de los cuales hemos mencionado anteriormente y no de un plan estratégico o de decisiones políticas coordinadas en ese sentido.

4. Los orígenes de la nacionalidad uruguaya. Parafraseando a Eduardo Jiménez de Aréchaga, podemos afirmar que la Nación Uruguaya no surgió como un *fiat* creador, como lo hizo Minerva, con todas sus armas, de la cabeza celeste de Júpiter¹⁰. Fueron muchas las causas y las circunstancias que ge-

neraron el surgimiento de nuestra nación y también han sido diversas las posiciones de los analistas en cuanto a la importancia de los factores que intervinieron en ese proceso. Así, por ejemplo, mi ilustre abuelo, el Dr. Miguel Lapeyre, en su estudio sociológico: “Las nacionalidades. Su origen y desarrollo”, afirma que “*Dos, son en general, las grandes leyes que presiden la formación de los pueblos: una del hombre hacia la naturaleza; otra de la naturaleza hacia el hombre*”¹¹. Destaca de este modo la influencia que el medio geográfico ejerce sobre los pueblos, pero le reconoce al hombre, integrando una comunidad a la que refiere como pueblo, la capacidad de influir sobre la naturaleza. En otras palabras, existiría una recíproca influencia entre esos dos factores principales.

Luis Alberto de Herrera, hace especial hincapié en el medio en que se desarrollan los acontecimientos, expresando: “La casi totalidad de los orientales que integraron las anteriores generaciones, rindieron ese tributo de intensa fuerza nerviosa al espíritu de los tiempos recios en que vivieron; y al hacerlo así, abonaron una vez esta verdad de hierro que gobierna al mundo: en el desenvolvimiento de las sociedades, ningún hombre, por alta que sea la alcuña de su genio, puede sustraerse a las exigencias del medio en que actúa y de su época”¹².

Pero además hay una multiplicidad de causas y circunstancias que pueden determinar el surgimiento de una Nación, como son las costumbres y los valores éticos que influyen en la conducta de los hombres, que pueden tener cierta permanencia pero que, también, pueden ser absolutamente coyunturales.

Indudablemente, en este análisis del surgimiento de nuestro país, primero como Estado independiente y luego como Nación, es indudable que no podremos examinar todas las causas que han incidido, muchas de ellas

sumamente variadas y de carácter circunstancial.

Decimos que primero nuestro país fue un Estado independiente y luego una Nación, lo que implica una tarea muy compleja que es la de establecer cómo los pobladores del territorio en el que se asienta nuestro país fueron adquiriendo conciencia de que constituían una Nación. Por considerar todas esas circunstancias, Real de Azúa destaca que el surgimiento de nuestro país como Nación tuvo características de peculiaridad¹³.

Es indudable que la enorme cantidad de factores que influyeron, hace aún más difícil el análisis y a ello se agrega el hecho de que cuando el Uruguay surge como Estado independiente lo hace sobre un territorio que no estaba delimitado y en el que incidieron, para transformar a ese país como nación, una multiplicidad de factores, sociales, étnicos, políticos, históricos, económicos, geográficos, religiosos e incluso, deportivos. A esa complejidad de factores, se agrega la dinámica en los cambios determinados por causas endógenas o exógenas, que les van dando un rol más o menos relevante conforme a las circunstancias de ese momento determinado. Para encontrar un punto de partida de cómo se fue generando el sentimiento de Nación sería necesario hacer referencia al espíritu autonómico del Pueblo Oriental por lo que habría que remontarse a la fundación de Montevideo y al contingente mayoritario de sus primeros pobladores procedentes de las Islas Canarias, que se caracterizaron por su espíritu rebelde y perseverante. Otro factor que empezó jugar con fuerza, en este proceso, es el de la lucha de puertos, es decir, la competencia entre el Puerto de Buenos Aires y el Puerto de Montevideo. El Dr. Julio María Sanguinetti, en una de sus notas periodísticas sobre el 25 de Agosto, sostuvo que “nuestra independencia tiene una semilla remota en la rivalidad de nuestro puerto con el de Buenos Aires”. Coincidimos con

ese aserto en atención a que el Reglamento de Libre Comercio dictado por la Corona Española en 1778 le reconoció al puerto de Montevideo, frente al de Buenos Aires, un lugar de privilegio al que tenía derecho por ser un puerto que ofrecía mayores ventajas para la navegación y el resguardo de los buques que los que podía suministrar el de Buenos Aires. En efecto, Montevideo fue reconocido como escala terminal y la mayoría de los buques que recibían licencias y franquicias comerciales del gobierno español tenían como destino este puerto, lo que generó un desarrollo muy importante del poblado circundante y generó fricciones con Buenos Aires, por la competencia que la actividad portuaria y comercial, generaba entre ambos márgenes del Plata. Para perjudicar ese crecimiento, las autoridades asentadas en Buenos Aires le aplicaron impuestos al comercio que se desarrollaba desde Montevideo y se habilitó el puerto de Ensenada para competir con el mismo lo que, obviamente, provocó un creciente malestar en la población montevideana. A lo que antecede se agregaría lo acontecido con las invasiones inglesas de 1806 y 1807. Mientras que los montevideanos fueron protagonistas importantes de la reconquista de Buenos Aires, cuando Montevideo, más tarde cayó ante los ingleses, después de una sacrificada y cruenta defensa, no recibieron el mismo trato de los porteños.

5. El Cabildo Abierto de 1808. En ese distanciamiento, es de destacar lo acontecido con el Cabildo Abierto del 21 de setiembre de 1808 en lo que constituyó un verdadero desacato a la autoridad del Virrey Cisneros y un rompimiento temporal de las relaciones políticas entre las dos capitales.

En efecto, como destaca Gros Espiell, el “21 de septiembre de 1808 el Cabildo Abierto que se reunió ese día en Montevideo, decidió que *“debía obedecerse pero no*

cumplirse” la orden del virrey Santiago de Liniers, emitida en Buenos Aires y fechada el 17 de septiembre, por la que se destituía del gobierno político y militar de la plaza de Montevideo al gobernador D. Francisco Javier Elío”¹⁴.

En ese cabildo abierto se acordó constituir una junta que fue presidida precisamente por Elío y que, como destaca Maiztegui Casas, puede decirse que fue el primer “gobierno” autónomo que existió en nuestro país¹⁵.

Pivel Devoto es concluyente al referirse a las consecuencias de la decisión adoptada por este Cabildo Abierto al constituir la junta referida, cuando expresa que “contribuyó a acentuar la ruptura de la unidad platense producida el 21 de septiembre de 1808, ruptura que en el proceso de nuestra independencia señalaba una etapa fundamental”¹⁶.

Por tal motivo, como destaca Pablo Blanco Acevedo, “Artigas no fue una causa, sino una consecuencia”¹⁷ y el portavoz de un modo de pensar que se iba fortaleciendo en los pobladores de la Banda Oriental.

Al irse forjando ese sentimiento, se fue desarrollando un ideario autonómico y no independentista en un sentido absoluto que fue, en mi opinión, el embrión de la idea de una Nación diferente a la que se iba a constituir como República Argentina.

6. Autonomía y no independencia.-

Pero, reiteramos, ello no implicaba sino una forma autonómica de gobierno y no la idea de un Estado independiente, en un sentido absoluto. Ello se proyectó en el ideario de Artigas, con su concepto federalista que se expresa en las Instrucciones del año XIII, con la constitución de la Liga Federal y con el rechazo enfático de Artigas a las diferentes propuestas de independencia que le formularon los porteños entre las que se destacan la proposición de Pico-Rivarola del año 1815, que aseguraba la independencia de la Banda Oriental y la que, en ese mismo año, le

planteara el Almirante Brown siguiendo instrucciones del Director Supremo de las Provincias Unidas el General Carlos de Alvear. Esta propuesta implicaba obtener la “independencia absoluta” de la Banda Oriental a cambio de que Artigas reconociera que Entre Ríos y Corrientes quedarían bajo la hegemonía de Buenos Aires¹⁸.

Al referirse a esa negativa, el historiador argentino Vicente Fidel López, que se caracterizó por el odio que manifestó siempre contra nuestro Prócer, escribió “Con su estúpida terquedad (no renunciar a la argentinidad) Artigas iba ahora a poner a su país en un declive, que si no era su declive natural, era fatal al menos hacia el predominio protector y culto del Brasil”¹⁹.

Derrotadas las fuerzas artiguistas y ocupando el ejército portugués el territorio oriental surgen en Montevideo grupos con tendencias opuestas, siendo de destacar, en particular, la aparición de la Logia Caballeros Orientales que, como señala Lagomarsino en su excelente libro sobre el tema 18, surgió de la Tercera Logia Lautaro, posiblemente, durante el año 1819, siendo su fundador Juan Zufriateguy aunque algunos historiadores le atribuyen la fundación a uno de sus más prominentes miembros como lo fue Santiago Vázquez quien además la presidió. Esta logia tuvo como objetivo fundamental “la expulsión de las fuerzas luso-brasileñas y la proclamación de la independencia de la Provincia, para integrarla dentro del sistema federal a las demás provincias del Río de la Plata”²⁰.

Y esta forma de pensar, como destaca Ariosto D. González²¹, se ratifica:

a) Por la declaración del Cabildo de Montevideo del 29 de octubre de 1823 en que se establece que esta Provincia Oriental del Uruguay no pertenece, ni debe pertenecer a otro Poder o Estado o Nación que la que componen las Provincias de la antigua Unión del Río de la Plata.

b) Por la proclama de Lavalleya efectuada en el pueblo de Soriano el 24 de abril de 1825 donde, el Libertador, se dirige a “los argentinos-orientales” y donde afirmó que “la gran Nación argentina de *que sois parte*, tiene sumo interés en que seáis libres”.

c) Por lo manifestado por el gobierno de la Florida el 17 de junio de 1825 cuando declaró que la Provincia Oriental debe ser una de las que integran la Unión Argentina.

d) Por la ley segunda del acta del 25 de agosto de 1825 donde se resolvió la incorporación a las Provincias del Río de la Plata. Por dicha ley se declaró “la unión de la Provincia Oriental a las Provincias Unidas del Río de la plata... por ser la voluntad libremente manifiesta de los pueblos que la componen...”. Pero esa incorporación requería el consentimiento del Congreso Constituyente argentino que sólo se produjo dos meses más tarde. Es decir, en el mes de octubre. Ahora bien, dentro de ese breve lapso, el territorio comprendido por la antigua Provincia Oriental fue independiente. Por la ley primera se había declarado la independencia y por la segunda se había resuelto la unión, pero ésta estaba condicionada a la aceptación por parte del Congreso argentino. Por ende, nuestro país era libre e independiente, por primera vez en su historia y lo dejó de ser cuando los políticos de Buenos Aires, después de las victorias de Rincón (24 de septiembre de 1825) y Sarandí (12 de octubre de 1825) se dieron cuenta de que no tenían otro camino que aceptar la incorporación de la Banda Oriental, a las Provincias Unidas del Río de la Plata... por ser “la voluntad libremente manifiesta de los pueblos que la componen...” y apoyar a los orientales contra el Imperio lusitano. Así el Congreso Constituyente aprobó la unión (25 de octubre de 1825) y recibió a los diputados orientales.

e) Por el decreto firmado por don Joaquín Suárez, el 9 de abril de 1827, en el desempeño del cargo de Gobernador de la Provin-

cia Oriental, promulgando la Constitución argentina.

f) Por la carta del general Rivera del 4 de julio de 1828 al Vizconde de la Laguna, donde expresa que la Provincia de Montevideo ha mucho que ha declarado pertenecer a la República Argentina.

g) Por la nota de respuesta y de acuso de recibo que envía al gobierno argentino, dataada en Cerro Largo el 1º de octubre de 1828, que expresa: “Si la guerra no ha podido terminarse sino desligando a la Banda Oriental de la República Argentina, constituyéndola en un Estado independiente, ella sabrá dirigirse al destino que se le prepara, sin olvidar los sagrados lazos con que la Naturaleza la ha identificado a las Provincias hermanas, ni podrá desconocer jamás los nobles y grandes sacrificios que han prodigado para libertarla de la dominación extranjera hasta constituir la en un Estado independiente”²². Parece de total claridad, que el Libertador General Juan Antonio Lavalleya consideró, al ser informado de lo que se había resuelto en la Convención Preliminar de Paz, que la independencia adquirida de la Provincia Oriental era un tributo, que se había pagado para terminar con la guerra que, primero, los orientales y después con el apoyo y participación de los argentinos se había mantenido con el Imperio de Portugal y con el Imperio del Brasil.

7. Las victorias militares y la negociación diplomática. Después de las victorias de Sarandí e Ituzaingó y de la brillante campaña del General Rivera que, enarbolando la bandera de Belgrano, es decir la argentina, conquista las Misiones y ocupa gran parte del actual Estado de Rio Grande do Sul, se inician las negociaciones de paz que, con la intervención británica, culminan con la Convención Preliminar.

Este acuerdo, firmado entre el Imperio del Brasil y las Provincias Unidas del Río

de la Plata, el 22 de diciembre de 1828 en Río de Janeiro significó poner fin a las hostilidades militares que los enfrentaban y reconocer la independencia de la Provincia Oriental, surgiendo así, conforme al Derecho internacional, la República Oriental del Uruguay como Estado independiente y ello se consolida en el plano interno al jurarse la Constitución, el 18 de Julio de 1830.

En este proceso, que culmina con nuestra independencia, es muy importante la gestión que le cupo a Pedro Trápani que fue el primer oriental que supo que íbamos a ser independientes. En otras palabras, fue el primero en tomar conocimiento de que íbamos a dejar de ser orientales en relación a la República Argentina para pasar a ser, simplemente uruguayos.

Trapani era un hombre sumamente inteligente y hábil que tenía una amistad personal con Lord Ponsonby y que antes de conversar con él, nunca abogó por la independencia. Lo hizo después defendiendo con entusiasmo esa solución.

Ahora es importante establecer que la independencia de nuestro país no fue un invento británico, porque la misma se asentaba en ese sentimiento autonómico al que hemos hecho referencia. Sino que, como destaca Traversoni, ello fue *“el resultado de un conjunto de circunstancias históricas en el que jugó un papel no desdeñable la tradicional tendencia autonómica de los orientales”*²³.

Al surgir nuestro país como Estado independiente, ¿se puede concluir en el sentido de que la población, en aquel entonces, tenía clara conciencia de que constituía una Nación completamente separada de las provincias argentinas?

Personalmente comparto totalmente lo sostenido por Alfredo Traversoni, cuando manifestó que como consecuencia de la guerra contra el Imperio de Portugal primero y contra el Imperio del Brasil después, “de esa viril insurgencia contra la dominación ex-

tranjera surgirá finalmente, por la acción de sus hombres y de las circunstancias, primero la independencia y luego la nacionalidad”²⁴. Es decir, que estimo que el sentimiento, que la consciencia de que el Uruguay era una Nación, se fue consolidando posteriormente a la Convención Preliminar de Paz y llevó bastante tiempo en concretarse. Y así, cuando una década más tarde se desarrolla la Guerra Grande, un cordobés es Jefe de la plaza sitiada de Montevideo, me refiero al General Paz, mientras que el General Oribe es el Jefe del ejército de Rosas y en la batalla de Caseros, una de las alas del ejército de Urquiza, estaba constituida por orientales al mando del General Díaz.

Pienso que desde el punto de vista cultural y sociológico, en el fortalecimiento de la conciencia de los orientales de constituir una Nación, cumple un rol muy importante la Constitución de 1830. En efecto, con la Carta Magna aprobada el 18 de julio de 1830, el Uruguay es declarado libre e independiente, no por un acto de gobiernos extranjeros sino por decisión de los propios orientales conscientes de la responsabilidad que ello implicaba.

Carlos Real de Azúa, al analizar las condiciones y circunstancias en que nace la República Oriental del Uruguay, manifestó que Luis Alberto de Herrera, “con el radiante optimismo histórico de los años veinte reconoce buenamente que Brasil y Argentina “como solución de emergencia” la aceptaron (se refiere a la independencia) sin creer en su estabilidad y reservándose en lo íntimo, el derecho de desconocerla. Pero la proposición mayor era otra y consistía en que poco importa la incapacidad para gobernarse de las nuevas naciones que, en atropellada brotación, aparecen en occidente; lo esencial consiste en la agregación efectiva al concierto humano de sociedades tendidas sobre un hemisferio entero. Poco significa que, desde los primeros aleteos, se extravíen en el exce-

so; lo fundamental es el caudal considerable de energías físicas y morales – y hasta de inquietudes- que ellas aportan”²⁵.

8. La situación del Uruguay en 1830.

El panorama del Estado que así surgía era desolador. Luis Enrique Azarola Gil, lo describía expresando que “sin escuelas, casi sin comercio, sin más industrias que las del sebo, la corambre y el charque; sin periódicos, sin un carretera y sin más cultura que la poseída por medio centenar de hombres, el Estado oriental se constituyó con una población de setenta mil habitantes dispersada en casi trescientos mil kilómetros de territorio. La mayoría de sus viviendas eran de barro y paja; su capital contaba sólo con dos edificios dignos de ese nombre, el Cabildo y la Matriz; la ganadería era su principal fuente de recursos y en contacto con los elementos de trabajo, había tribus de aborígenes que vivían en el salvajismo. Tal era el país al sancionarse su Constitución. Convengamos en que la masa de sus habitantes debió encontrarse frente a sus preceptos avanzados de la carta fundamental en una incomprensión semejante a la de un alumnado que pasase sin transición de la escuela primaria a las clases de derecho...”²⁶.

Pero además, la República Oriental del Uruguay surgía sin tener un territorio debidamente delimitado. El ámbito espacial de aplicación de sus normas jurídicas, al decir de Hans Kelsen, no se había establecido en la Convención Preliminar de Paz que sólo había hecho referencia a la libertad de navegación del Río Uruguay y del Río de la Plata.

Incluso es interesante lo acontecido con el actual departamento de Artigas. Si bien es cierto que por acta del 31 de Julio de 1821 se había establecido la delimitación del Estado denominado “Cisplatino, alias Oriental”, la misma no tenía carácter vinculatorio precisamente por la independencia adquirida. Sin embargo, a pesar de esta acta y del alcance

que tuvo la Convención Preliminar de Paz, cuyas ratificaciones fueron canjeadas el 4 de octubre de 1828, los brasileños pretendieron, en ese mismo año y luego, en otras oportunidades, darle vigencia práctica a la Convención Lecor denominada Tratado del Faro, por virtud del cual el Cabildo de Montevideo y el Jefe de las Fuerzas Portuguesas de ocupación, con fecha 30 de enero de 1819, acordaron que el Cabildo cedía a Portugal todas las tierras al Norte del río Arapey a cambio de los dineros necesarios para la construcción del faro de la Isla de Flores. En atención a este acuerdo, logrado ante un Cabildo sumiso a los portugueses, cuando el General Fructuoso Rivera fue notificado de que, conforme a la Convención Preliminar de Paz, debía de abandonar el territorio de las Misiones, se encontró con la pretensión del General brasileño Sebastián Barreto de que debían ser desocupadas las tierras al Norte del río Arapey. Luego de diversas conversaciones donde Rivera hizo hincapié en permanecer entre el Ibicuy y el Cuareim, a través de su enviado el Coronel Eduardo Trole y el General Barreto, se llegó al acuerdo de Irereambá o de Irereabasubá, firmado el 25 de diciembre de 1828, por virtud del cual se convino que el ejército oriental se situaría en la margen izquierda del Cuareim.

Esta actitud del gran caudillo y militar uruguayo tuvo una enorme trascendencia por cuanto consolidó la frontera Norte de nuestro país en ese río.

Gilberto Prat de María, al analizar lo acontecido en esta materia expresó: “Creo que le asiste razón al historiador brasileño Calogeras cuando dice (A Política Exterior do Império, vol. 2, p. 460): “El Departamento que hoy tiene el glorioso nombre de Artigas, más justamente, debiera llamarse Rivera, pues éste fue quien lo conservó para el Uruguay”, agregando, en criterio que compartimos, que si Barreto hubiera llegado al Arapey “no hubiera habido argumento ju-

rídico capaz de moverlo, ni de llevar la línea hasta el Cuareim”²⁸. Lo cierto es que todo el proceso de delimitación del territorio nacional fue particularmente complicado y cuyo análisis excede el propósito de este trabajo por lo que me remito al respecto a lo que expuse en mi libro “Los Límites de la República Oriental del Uruguay, (Montevideo 1992, 2ª edición), con la particularidad de que, en algunos casos, como el referente al establecimiento de nuestra frontera con el Brasil, los acuerdos celebrados, en esa materia, no fueron satisfactorios. En tal sentido, Alfredo Traversoni expresó al respecto: “El precio pagado por la cooperación del Brasil en la lucha contra Rosas fue la firma de los Tratados del 51, que en muchos aspectos fueron desfavorables para nuestros nacionales”²⁹.

Lo cierto es que en ese marco tan difuso y, en algunos aspectos con su territorio no suficientemente definido, fue surgiendo la República Oriental del Uruguay como Nación. Incluso en contradicción con la ideología de sus propios próceres. José Rilla dice al respecto, “La independencia concedida al Uruguay fue el desenlace de un conflicto regional que no agotaría sus alternativas con la Convención Preliminar de Paz de 1828, pero que sí marcaría un límite firme, de gradual incidencia, a la convivencia política regional. El Estado Oriental, creado sin voluntad expresa de los orientales y también sin una contestación enérgica, confirmó el fracaso del programa artiguista. El mismo destino le cupo a su restauración velada pero inequívoca de 1825 y a aquella empujada proclama de Lavalleja que dirigida a los orientales comenzaba diciendo; “Argentinos-Orientales...”³⁰.

Posteriormente, el creciente flujo de inmigrantes que llegaron a nuestro país, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, incidió de manera muy significativa en generar conciencia de que se habían roto los vínculos que nos unían con la República Argentina

sin perjuicio de los lazos fraternos que nos unían y que nos seguirán uniendo a esa gran Nación.

Se trataba de personas que venían a echar raíces en el territorio uruguayo y que no estaban influenciadas por los sentimientos del pasado y por la historia común de ambos países. Esos cientos de miles de inmigrantes, con nuevas ideas, imbuidos de distintas culturas e idiomas, encontraron en nuestro país el crisol que los fue amalgamando e incidieron en irnos alejando del concepto de una Nación estrechamente vinculada a la Argentina y asentando, social y psicológicamente, una identidad propia.

En los tiempos de la Jura de la Constitución, la población del Uruguay no superaba las 70 mil personas. Con ellas y con el correr del tiempo, se mezclaron cientos de miles de inmigrantes que huían de las guerras, del hambre, de las persecuciones políticas y religiosas y de la desesperanza. Que llegaron a nuestras tierras con la idea de afincarse en ellas y asegurar así el trabajo y el futuro de sus respectivas familias. Incluso, el encontrar aquí lo que no podían obtener en sus respectivos países de origen, los hizo querer aún más a esta Nación que los acogía y a sentirse tanto o más uruguayos que los que hacía varias generaciones que la integraban.

Ello también incidió en fortalecer el sentido de la nacionalidad oriental, pero es indudable que influyeron otros factores que requerirían un análisis mucho más fino y exhaustivo que el que podemos efectuar en tan breve lapso para que se consolidase el criterio de una Nación independiente.

En tal sentido, los problemas limítrofes con la Argentina, que adquirieron particular virulencia a principios del siglo XX, en especial, con relación al Río de la Plata y la tesis del Canciller Zeballos de la costa seca para el Uruguay, fueron fortificando el criterio de un país jurídica y sociológicamente independiente, con una identidad, en varios

aspectos, diferente a los que caracterizan a la población del otro país platense.

Pero ello no ha sido óbice de la estrecha vinculación que mantenemos con los argentinos y la enorme influencia que esa sociedad ejercita sobre la nuestra.

Personalmente, estimo muy acertada la frase de un gran argentino que quiso mucho al Uruguay. Me refiero a Roque Saénz Peña cuando afirmó que “argentinos y orientales somos una misma familia asentada sobre dos soberanías”. Los cientos de miles de uruguayos que se asentaron en la Argentina, que buscaron el trabajo o el futuro que en nuestro país no tenían, sólo en casos excepcionales fueron objeto de discriminación. Personalmente, en mi larga vida como funcionario diplomático recibí, en el vecino país, reconocimientos muy significativos respecto a los cuales me siento particularmente agradecido. Con los argentinos, siempre nos hemos sentidos muy afines e incluso, en los congresos internacionales, los argentinos y los uruguayos se caracterizan por confraternizar, incluso compartiendo asados, empanadas y vino. Alguna vez me he preguntado qué hubiera pasado con Carlos Gardel, con Constancio C. Vigil, con Natalio Botana, con Julio Sosa, con Horacio Arturo Ferrer, con Santiago Gómez Cou, con José Razzano, con Santiago Arrieta, con Francisco Canaro, con Roberto Airaldi, con Irineo Leguisamo, con Berugo Carámbula, con Gabriela Toscano, con Mario Morgan, con Jacobo Langsner, con Osvaldo Laport y, más recientemente, con Natalia Oreiro, si hubieran desarrollado su vida sólo en el territorio uruguayo. Cito algunos de los miles de compatriotas que triunfaron en ese país, en distintos rubros, pero hay muchos más que desarrollaron exitosamente su vida en el marco de la hospitalidad generosa de los argentinos. Por otra parte es indudable la enorme influencia cultural que la Argentina ejerce sobre nuestro país. El propio Profe-

sor Rilla manifestó: “Pero más allá del gusto, somos capaces como nadie en el mundo de comprender a fondo el gesto mínimo, un giro expresivo, un diálogo trivial metido en un patio abierto de una casa porteña, locus clásico del melodrama urbano. Tanto lo entendemos que podemos tener –los actores emigrados, digo – un lugar en sus narraciones creativas... como argentinos y porteños, no como extraños extranjeros. Villanueva Cosse y China Zorrilla, Juan Manuel Tenuta y Daniel Hendler (elijo al azar entre tantos) lo han probado con creces sin que se note en sus desempeños actorales un peaje como el que Antonio Banderas o Fernanda Montenegro debieron pagar a su turno, al reasignarse a ser hispano brasileños en la gran industria norteamericana del cine”³¹.

Incluso puede apreciarse el interés de las audiencias uruguayas de las noticias argentinas no sólo a través de los medios tradicionales de difusión de las ideas sino también a través de las redes sociales. Nos interesa, particularmente, lo que pasa en la Argentina porque estamos indisolublemente vinculados social y culturalmente a ella y porque somos conscientes de la influencia de que lo que acontece en ese país puede ejercer sobre el nuestro. Alguien dijo una vez que, cuando la Argentina estornuda los uruguayos, nos resfriamos. Personalmente, creo que este aforismo no está equivocado y hay múltiples ejemplos que lo avalan entre los que destaco, lo que acontece con el turismo y con las devaluaciones de la moneda argentina.

No hay nada más parecido a un argentino que un uruguayo, pero no somos iguales, somos algo diferentes y ello lo afirma, con propiedad, Jorge Luis Borges, cuando en su *Milonga para los orientales*, dice: “El sabor de lo oriental, con estas palabras pinto; es el sabor de lo que es igual y un poco distinto”. Y agrega: “Como los tientos de un lazo se entrevera nuestra historia, esa historia de a caballo que huele a sangre y a gloria”. Y esa

es una verdad indiscutible de la que debemos ser absolutamente conscientes para ir fortaleciendo cada vez más los vínculos que nos unen a ese país hermano.

Quizás, quien expresó mejor el espíritu que siempre debió imperar en nuestras relaciones con Argentina, fue el indicado por el Libertador General Juan Antonio Lavalleja, al que hemos hecho referencia anteriormente y que se expresara en su nota de respuesta a la notificación de la independencia acordada en la Convención Preliminar de Paz de 1828, cuando dijo: “Si la guerra no ha podido terminarse sino desligando a la Banda Oriental de la República Argentina, constituyéndola en un Estado independiente, ella sabrá dirigirse al destino que se le prepara, sin olvidar los sagrados lazos con que la Naturaleza la ha identificado a las Provincias hermanas, ni podrá desconocer jamás los nobles y grandes sacrificios que han prodigado para libertarla de la dominación extranjera hasta constituir la en un Estado independiente”.

Esos sagrados lazos con que la Naturaleza ha identificado a nuestro país, con la República Argentina, no podrán nunca ser olvidados. Y ello debe incidir en la solución de los conflictos que puedan surgir entre nosotros. En ocasión de la firma del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, el día 19 de noviembre de 1973, tuve el privilegio de saludar al Presidente Juan Domingo Perón quien, enterado de que yo había sido uno de los negociadores y redactores de ese tratado, me dijo, con particular solemnidad, “Lo que importa de este tratado, no son sus normas, no son sus disposiciones, es el espíritu fraterno que lo ha inspirado y que deberá seguir inspirando las relaciones entre los pueblos del Plata”.

Ese espíritu fraterno debería ser inspirador de nuestras relaciones internacionales no sólo con Argentina sino con los demás países respetuosos de los derechos humanos,

pero sin menoscabar nuestra identidad como Estado libre y soberano.

Una identidad de Nación democrática, digna e independiente, donde debe imperar siempre el respeto y la tolerancia a las ideas ajenas, el sentido de solidaridad con los más desvalidos y, sobre todo la vigencia del Derecho porque si no se respeta la ley, se cercenan los derechos y si ello sucede cae ese pilar fundamental para la convivencia de los seres humanos, que es la democracia y el sistema republicano de gobierno del que los uruguayos nos sentimos orgullosos y que debemos preservar con todas nuestras fuerzas.

9. La incidencia de la cultura. El prestigio que fueron adquiriendo los protagonistas de la cultura uruguaya a partir de la mitad del siglo XIX incidió en fortalecer el sentimiento de Nación de los habitantes de nuestro país. Personalidades como Bartolomé Hidalgo, como Antonio Lussich que a partir de la publicación, en 1872, de su obra “Los Tres Gauchos Orientales”, pudo ser fuente de inspiración de José Hernández para su *Martín Fierro*, se agregan, entre otros, Alejandro Magariños Cervantes, Eduardo Acevedo Díaz, Melián Lafinur, Juan Zorrilla de San Martín, Francisco Bauzá, Carlos Vaz Ferreira, José Enrique Rodó, Carlos Reyles, Julio Herrera y Reissig, Florencio Sánchez, Juana de Ibarburú, Arturo Ardao, Eduardo Couture, Alberto Zum Felde y, más recientemente, Juan Carlos Onetti, Mario Benedetti y Carlos Real de Azúa, que, con sus obras, fueron motivo de orgullo de los uruguayos por el prestigio que le aportaban a nuestra Nación.

El hecho de que, cuando se celebró, en España, el cuarto centenario del descubrimiento de América, es decir, el 12 de octubre de 1892, todos los representantes diplomáticos de Iberoamérica, por unanimidad, eligieron a Juan Zorrilla de San Martín para que hiciera uso de la palabra, en ese magno

evento, da la pauta del prestigio que el mismo ya había adquirido. Que el Ariel de José Enrique Rodó, publicado en el año 1900, tuviera tanta repercusión en América fue otro motivo de orgullo de los uruguayos. Que Albert Einstein, ese sabio de una inteligencia excepcional, al visitar a nuestro país, haya pedido reunirse con Carlos Vaz Ferreira, es otro hecho que honró a los uruguayos y fortaleció su sentimiento de integrar nuestra Nación.

En el campo teatral, ha sido de un enorme relieve lo hecho por la Comedia Nacional con actores de extraordinario nivel como Enrique Guarnero, Maruja Santullo, Estela Medina y Alberto Candéau que fueron la simiente para otros desarrollos teatrales de enorme prestigio.

Análogas consideraciones merecen los logros en el campo de la música con Eduardo Fabini y Héctor Tosar, por un lado y, por el otro, me refiero a la música popular con autores como Zitarrosa, el Negro Rada y Jaime Roos y a la típica rioplatense, nada menos el hecho de que Gerardo Mattos Rodríguez fue el autor del tango de los tangos: La Cumparsita.

Lo mismo en materia de artes plásticas, que Juan Manuel Blanes, Carlos María Herrera, Manuel Larraivide, José Luis Zorrilla de San Martín, Joaquín Torres García, Pedro Figari, Rafael Barradas y muchos otros que sería difícil explicitar, fueran uruguayos, nos hizo sentir más identificados con la Nación que integramos.

10. El deporte. No he encontrado ningún estudio, publicación o análisis que se refiera al deporte como factor del desarrollo del sentimiento de nacionalidad, posiblemente, porque se ha entendido que su incidencia ha sido mínima y por ende deleznable.

No comparto esa opinión, por lo menos, con respecto a nuestro país. Estimo que los éxitos deportivos y el prestigio que los mis-

mos tuvieron en la forja del sentimiento de Nación en la República Oriental del Uruguay, no sólo han incidido en esta materia, sino que además han generado una particular idiosincrasia uruguaya.

Los uruguayos nos sentimos orgullosos de ser ciudadanos de este país y de formar parte de esta Nación, también, por los excepcionales logros que, en el deporte, se fueron consiguiendo en particular a través del fútbol, el deporte más popular e importante en todo el mundo.

Magistralmente, Antonio Pippo expresó al respecto: “El fútbol está ahí, como una divinidad caprichosa portadora de la emoción que se esconde en cada goce o en cada sufrimiento. Anda por todas partes, a nadie deja indiferente. Sobrevive las catástrofes, las premoniciones y los designios de los astros. Es el fenómeno social más importante y menos comprensible de la modernidad.” Y agrega más adelante: “El fútbol es una pasión. La pasión que se vive a contramano de los convencionalismos, en plena libertad, borrando las distinciones, casi sin reglas. Puede ser la búsqueda del placer y también de la crueldad. Quién sabe si no le sienta bien aquella frase de Nietzsche: “Uno de los descubrimientos capitales del siglo es saber que el hombre no es una conciencia, sino un sistema nervioso”. Pero en el fútbol hay algo más, Su alma está en las terrosas canchas de barrio, con la bajadita inexorable, donde todo es desparejo, desde la vestimenta de los hombres al vocabulario y los árbitros improvisados, verdaderos kamikazes anónimos. Y está también en estadio lleno, con las entradas caras, donde se cumplirá la ceremonia habitual, y por supuesto televisada”³².

Para Pippo, el fútbol es una cultura. “Ni la economía, ni la política, ni las artes, el clima o la salud, son capaces de concitar un interés semejante, tan inalterable. Un clásico, o las peripecias de la selección, frecuentemente empujan su cresta sobre avatares par-

lamentarios, crisis de la moneda, epidemias, temporales y conciertos irrepetibles”³³.

Los primeros triunfos futbolísticos comenzaron a principios del siglo XX en particular con victorias sobre equipos argentinos, pero cuando comenzó a consolidarse el enorme prestigio del fútbol uruguayo fue en ocasión de las Olimpiadas de 1924 que se desarrollaron en Francia. Allí en el estadio de Colombes, la selección uruguaya dictó una verdadera cátedra de fútbol a pesar de lo difícil que fue el poder participar en ese evento. Esa hazaña se logró con el esfuerzo de los dirigentes, el Dr. Atilio Narancho hipotecó su casa para financiar el viaje de los celestes que lo hicieron por mar en tercera clase y con un derrotero de casi 30 días, y que, luego, en el alojamiento que obtuvieron, tenían que lavar su ropa e incluso la vajilla que utilizaban. El golero Mazali contaba que él tenía solo 21 años, Petrone 19, Zaldombide lo mismo y que durante el viaje en una tercera clase terrible, pasaron hambre, puesto que estuvieron casi un mes a mate cocido porque la comida era muy mala y que, ante esas dificultades, “cantábamos siempre, reíamos, comentábamos con gracia nuestra propia miseria”³⁴.

Luego de una breve y victoriosa gira por España debutaron en las Olimpiadas derrotando, en una fase eliminatoria a Yugoslavia 7 a 0. En los octavos de final derrotaron 3 a 0 a Estados Unidos, en cuartos de final al dueño de casa, es decir a Francia, por 5 a 1, en la semifinal 2 a 1 a Holanda y en la final 3 a 0 a Suiza. Al término del partido, los 60.000 espectadores presentes ovacionaron al equipo uruguayo que, en agradecimiento, dio la vuelta a la cancha efectuando algo que se denominó la vuelta olímpica y que forma parte de lo que se acostumbra hacer cuando un equipo obtiene un triunfo de esas características.

Esta hazaña deportiva, llevada a cabo por futbolistas de un pequeño país de la América

del Sur que, en aquel entonces, contaba con poco más de dos millones de habitantes, fue fortaleciendo el sentimiento de Nación de todos los uruguayos.

Y ello continuó en los Juegos Olímpicos de Ámsterdam, donde nuevamente Uruguay fue coronado campeón olímpico, derrotando, en la final, nada menos que a nuestro tradicional adversario, la Argentina, en la final de ese torneo y con el Campeonato Mundial de Fútbol de Montevideo de 1930 que se desarrolló en un Estadio Centenario, que se construyó en solo nueve meses, donde, en la final, el Uruguay venció a la Argentina con aquel histórico 4 a 2. A esas hazañas se agregaba la obtención de múltiples campeonatos sudamericanos y, sobre todo, la obtención del Campeonato Mundial que tuvo lugar en Brasil en 1950.

En la final de ese campeonato, que tuvo lugar el 16 de julio de 1950, Uruguay enfrentó a Brasil, el dueño de casa, en el estadio de Maracanã de la ciudad de Rio de Janeiro que estaba repleto con doscientos mil aficionados (torcedores) de la selección brasileña. Nadie apostaba por el Uruguay frente a un Brasil que, simplemente, con el empate se coronaba campeón, incluso algún delegado uruguayo le manifestó a los celestes que ya habían cumplido con llegar a la final y que bastaba con que perdieran por poco. Pero hubo una reacción mágica y fue al influjo de un líder, de un caudillo, que se llamó Obdulio Varela.

La selección uruguaya estaba integrada por Máspoli, Matías González, Eusebio Ramón Tejera, Víctor Rodríguez Andrade, Obdulio Varela y Schubert Gambeta en la defensa y adelante, Alcides Ghiggia, Juan Alberto Schiaffino, Omar Míguez, Julio Pérez y Morán que ingresaron a la cancha abucheados por los aficionados brasileños y en esas circunstancias, Obdulio Varela, el Negro Jefe, dijo “acá vinimos a ganar, los de afuera son de palo, estos japoneses no nos

van a ganar” y el milagro de produjo. Uruguay derrotó por 2 a 1 a Brasil, con goles de Schiaffino y Ghiggia y se coronó campeón.

La garra, el sentimiento de que podían y debían ganar ese partido, que les transmitió a sus compañeros Obdulio Varela, fue fundamental. Aquel moreno, de origen muy humilde que, siendo adolescente, se ganaba la vida vendiendo periódicos, fue el caudillo que decidió la victoria. Esa victoria que tanto incidió en la idiosincrasia de los uruguayos hace casi 70 años.

Dice Antonio Pippo, “Desde entonces, Maracaná ha seguido estando ahí, como un Cristo tozudo y voluntarioso que quiere abarcarlo todo con sus brazos. No hubo jamás en este siglo, ni antes ni después, otro impacto igual en las gentes. El 16 de julio de 1950 quedó grabado a fuego. Tanto, que preside desde una suerte de subconsciencia pública, firme como una roca, cada una y todas las actitudes nacionales” Y agrega más adelante, “Qué curioso. Todos, de una forma u otra, hemos sido influidos por Obdulio Varela durante los últimos cuarenta años”³⁵.

Por su parte, un distinguido periodista de temas deportivos y escritor, Franklin Morales, ha sostenido que “Para muchos uruguayos, aun sin haberlo visto, aquel partido de fútbol en Maracaná del 16 de julio de 1950 constituye un hito vital, escenario privilegiado de referencias mitológicas, de dilemas filosóficos, de apelaciones y sentencias de corte moral.

Para bien o para mal, con un acercamiento sensible que más de uno podría calificar de cursi, como tantos otros puedo recorrer de memoria la alineación del equipo uruguayo en aquella jornada, imitar la voz de Carlos Solé o de Duilio De Feo relatando los goles de

Schiaffino y de Ghigia, registrar paso a paso los avatares de aquel partido, combinando entre brumas, tal vez deliberadamente, las leyendas y las historias, las frases y los

anhelos, lo que fue y lo que solo imaginamos o inventamos. Con todos los ingredientes de un mito poderoso, de un acontecimiento cargado de una épica digna de ser recordada y hasta envidiada, Maracaná constituye de modo incontestable una efeméride nacional, uno de esos momentos estelares cuyo relato nos vuelve comunidad y entreteje nuestros recuerdos públicos y privados”³⁶.

La opinión de Pippo y de Franklin Morales que comparto, no es totalmente de recibo nada menos que por Mario Benedetti quien, en su novela *Andamios*, le atribuye a uno de sus protagonistas (Javier) otra forma de interpretar la incidencia del Maracanazo: “En cambio, la única indiscutible victoria histórica, internacional y provocadora, ese hito imborrable que fue Maracaná, se había transformado con los años en una victoria a medias, o sea, en casi sinónimo de una derrota. Cuarenta y cinco años de maracanización del país habían dejado marcas indelebles de hipocresía (el David indigente que vence por sorpresa al Goliath arrogante en las crónicas deportivas, sociológicas y políticas de anteayer, de ayer y de hoy)”.

Y agrega: “La maracanización nos fue quitando, lustro tras lustro, uno de nuestros rasgos patrios más dignos de sobrevivir: una sobria templanza en la que nos sentíamos decentes y acompasados. Nos convertimos de pronto en los nuevos ricos del deporte. No supimos aprender la lección de Obdulio Varela, que ni antes, en medio de la euforia, ni ahora, instalado con orgullo y decoro en su pobreza, ha transigido en mentirle al país y mucho menos en mentirse a sí mismo”³⁷.

11. Comentario. Es posible que aquella magnífica euforia, de la que el autor fue partícipe con sus quince años, festejando con cánticos alusivos, abrazado con conocidos y desconocidos que manifestaban su enorme alegría, se haya apaciguado. Es probable que la incidencia de aquella histórica victoria no

sea tan fuerte como lo fue en el pasado, pero, aun así, sigue inspirando a una gran mayoría de los habitantes de este país.

¿Cómo no sentirse orgullosos de que en el más popular de los deportes, un país de poco más de tres millones de habitantes, en una población mundial de casi siete mil millones, siga siendo un importante protagonista, cómo no disfrutar, con la celeste, los campeonatos sudamericanos obtenidos, los cuartos puestos en los mundiales de Suiza, México y Sudáfrica? Y también, cómo no haberse sentido más uruguayos que nunca cuando Eduardo Gastón Risso obtuvo la medalla de plata en remo (“single scull”) en las Olimpiadas de Londres de 1948, cuando Atilio François fue vice campeón mundial de ciclismo (persecución olímpica) en París en 1947, además de campeón sudamericano y cuarto en los juegos olímpicos y cuando nuestras selecciones de baloncesto obtuvieron medalla de bronce en las Olimpiadas de Helsinki (1952) y Melbourne (1956). De igual modo nos sentimos orgullosos, cuando Andruco (Andrés Iraizos) se coronó campeón mundial de pelota de mano (Montevideo 1955) con las preseas mundiales obtenidas por Bernal e Iroldi en paleta y con la Copa de Oro de los campeones mundiales obtenida por la selección uruguaya en Montevideo en el año 1980.

Cuando participa una selección uruguaya nos identificamos con aquellos que visten la gloriosa celeste, somos una comunidad unida, nos sentimos orgullosos de integrar esta Nación. Tenemos en nuestro ADN incorporado el mensaje del Negro Jefe, del inmortal Obdulio Varela de que los orientales, cuando representamos a nuestro país, en cualquier deporte, no nos entregamos, no nos resignamos a la derrota, por más difícil que sea la contienda, por más fuerte que sea el adversario, siempre haremos el máximo esfuerzo para triunfar.

12. Consideraciones finales. Es indudable que existen y han existido una enorme multiplicidad de factores que incidieron en la forja de la nacionalidad uruguaya y que la importancia que los mismos han tenido y tienen es muy difícil de evaluar. El pretender caracterizar a la Nación Uruguaya sólo por la gesta heroica que termina con la independencia de nuestro país es incurrir en el error que los romanos denominaban “*pars pro toto*”, es decir, tomar una parte como si se tratase del total, porque si bien ese proceso es un factor significativo, no es el único e incluso, quizás, no es el más importante. He hecho referencia antes a la influencia que tuvo la inmigración pero vale la pena cuantificar lo que la misma significó. Alberto Zum Felde, al describir la realidad nacional a comienzos de la segunda mitad del siglo XIX, hace referencia a “la gran afluencia inmigratoria, de italianos principalmente. Desde 1860, en progresión creciente, van llegando al país muchos miles de italianos, proletariado inteligente, laborioso y pacífico. Parte se distribuye por las ciudades y pueblos del interior, pero la mayoría se establece en la capital y en sus cercanías. El censo de 1889, da por 114.322 nacionales, 100.739 extranjeros, en Montevideo, es decir, casi la mitad de la población urbana”³⁸. A esa inmigración de italianos se agrega la de españoles, franceses, judíos y de otros países que, obviamente, incidieron con sus costumbres, su diferente formación cultural, sus hábitos de trabajo y demás condiciones personales a forjar la nacionalidad uruguaya. En la actualidad, la inmensa mayoría de los habitantes del Uruguay es descendiente de italianos y de españoles, particularmente.

Lo cierto es que de esa compleja combinación de factores ha surgido nuestra Nación de la que todos nos sentimos orgullosos. Podemos, en algún momento, por los avatares propios del país o de nosotros

mismos, experimentar cierta decepción o resentimiento, pero ello no es óbice para que sintamos, en lo más profundo de nuestro corazón, un amor entrañable a nuestra Patria y un sincero orgullo de ser uruguayos.

Ese sentimiento, incluso, es aún más fuerte en aquellos que han tenido que emigrar. Los emigrantes uruguayos, en su mayoría, se han ido porque en nuestro país no encontraban los medios para mejorar su nivel de vida, es decir, que podían estar decepcionados o resentidos por no haber podido encontrar en su Patria la solución que procuraban en el exterior pero, aun así, siempre ha primado, en ellos, el cariño y el orgullo de pertenecer a nuestra Nación y la nostalgia por el país lejano. Creo que ese sentimiento se refleja en uno de mis cuentos cursis que escribí hace muchos años y que refiere a cuatro muchachos uruguayos que han emigrado a Nueva York y en una sórdida habitación de Brooklyn se encuentran para jugar al truco, tomar mate y relatar sus experiencias como inmigrantes, primero y luego, a recordar, con profunda nostalgia, el Uruguay que debieron abandonar para buscar una vida mejor. Poco a poco comienzan a referirse a todas las cosas lindas que dejaron al partir, la familia, los amigos, los asados, las playas, y a otros múltiples aspectos positivos y hermosos de su país y termina ese cuento de este modo: “Al influjo de estas remembranzas se fueron diluyendo los recuerdos ingratos, las angustias pasadas, los resentimientos, las frustraciones, el profundo desgarramiento de la partida, mientras que iba alcanzando un relieve gigantesco, en el corazón de aquellos muchachos, el sentimiento de amor a la Patria lejana. Allí, en esa megalópolis hostil, donde los despreciaban por hispanos y, peor aún, los ignoraban por insignificantes, eran más que nunca y sobre todas las cosas, juruguayos!

Y fue en ese momento de paroxismo emocional que el Canario Ferreyra, que se

había ido quedando callado, con sus ojos llenos de lágrimas, abriendo la ventana y dirigiéndose a los edificios ocres, a las chimeneas humeantes, al cielo gris tachonado de nubes oscuras, apretando los puños con fuerza, gritó con toda su alma:

-¡Uruguay querido! ¡Uruguay que no ni no! ¡Uruguay pa’ todo el mundo!”.

NOTAS

1. Le Robert de Poche, Paris 1995.
2. Webster Dictionary, Nueva York 1978.
3. Borges, Leonardo, La historia escondida del Uruguay, 2ª. Ed. Montevideo 2019.
4. Spengler, Oswald, La Decadencia de Occidente, Primera Parte, T. I, Buenos Aires 1952, pp.67-68.
5. Renan, Ernest, ¿Qué es una nación? Ed. Sequitur, 3ª. Edición, Madrid 2010, p.11.
6. Ibidem, p.85-87.
7. Ibidem, p. 35.
8. Real de Azúa, Carlos, Curso de Política Internacional, publicado por el Instituto Artigas del Servicio Exterior, Montevideo, 1973, pp.22-23- Se destaca que en 1987, el Ministerio de Relaciones Exteriores al frente de Enrique Iglesias, publicó el ciclo de conferencias de 1973 bajo el título “Curso de Política Internacional”.
9. Methol, Marcos, Semanario La Mañana, 21.8.2019.
10. Jiménez de Aréchaga, Eduardo, Derecho Constitucional de las Naciones Unidas, Montevideo 1958, p.7.
11. Lapeyre, Miguel, Las Nacionalidades. Origen y Desarrollo, Montevideo 1915, p. 28.
12. Herrera, Luis Alberto, La Tierra Charrúa, ed. Arca, Montevideo 2009, p.13
13. Real de Azúa, Carlos, Los orígenes de la nacionalidad uruguaya. Ed. Arca, Montevideo 1991, p.13.
14. Gros Espiell, Héctor, “La decisión del Cabildo Abierto de Montevideo del 21 de

- septiembre de 1808 de “Obedecer pero no cumplir una orden virreinal” *Rev. Del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*, Tomo XXXI, junio 2009, p.9
15. Maiztegui Casas, Lincoln, *El Primer Gobierno Autónomo*, *El Observador*, Montevideo, 14 de septiembre de 2008, ps. 14-15
16. Pivel Devoto, Juan E. , *Raíces Coloniales de la Revolución Oriental de 1811*, p.209.
17. Blanco Acevedo, Juan Pablo, “Centenario de la Independencia”, *Cuadernos de Marcha* No. 18, oct. 1968,p,13.
18. O’Donnell, Pacho, Artigas, *La versión popular de la Revolución de Mayo*, ed. Aguilar, Montevideo, 4ª. Edición 2012 pp.116-117
19. O’Donnell, op.cit. p.117
20. Lagomarsino, Luis, *La Cruzada de los Caballeros Orientales*, Zona Libro, Montevideo, 2007, p.59.
- 21.- González, Ariosto, “La Independencia Nacional”, en *Cuadernos de Marcha* No. 19, año 1968.
22. Eduardo Acevedo, *Obras Históricas*, Tomo I, Montevideo 1933, p. 313)
23. Traversoni, Alfredo, *Cuadernos de Marcha*, Noviembre 1968. p.96.
24. Traversoni, *Ibidem*.
25. Real de Azúa, Carlos, *Los Orígenes de la Nacionalidad Uruguaya*, ed. ARCA, Montevideo 1991, p.457
26. Citado por Real de Azúa, *Los orígenes*, pp. 458-458. Sobre Carlos Real de Azúa, es importante la lectura del libro de Valentín Trujillo titulado: “Real de Azúa. Una biografía intelectual”, Montevideo, junio 2017. Se trata de un excelente análisis de la obra tan compleja y profunda de Real de Azúa efectuado con absoluta seriedad en la investigación de la vida de este enorme intelectual.
28. Pratt de María, Gilberto, *Algunos de nuestros problemas de límites internacionales*, publicado por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay, *Cursos de Información Especializada*, año 1955, p.59
29. V. González Lapeyre, Edison ,*Los Límites de la República Oriental del Uruguay*, Montevideo 1992, ed. Amalio Fernández, 2ª. Edición, pp.335-336.
30. Traversoni, Alfredo, *Historia del Uruguay y de América*, II. *Vida Independiente*, 4ª. Edición, Montevideo 1966, p. 189.
31. Rilla, José, “Senderos que se bifurcan”, en *Nosotros que nos queremos tanto. Uruguayos y argentinos. Voces de una hermandad accidentada*, ed. Sudamericana, Montevideo 2013, p. 41.
32. Pippo, Antonio, *Obdulio. Desde el alma*, edición 2017, IMPO, pp.13-14.
33. *Ibidem*, p.15.
34. *Revista “El Gráfico”*, Buenos Aires, 1.8.1936.
35. Pippo, Antonio, op.cit. p.17
36. Morales, Franklin, *Maracaná. Los laberintos del carácter*, ed. Punto de Lectura, Montevideo, 2005.p.11.
37. Benedetti, Mario, *Andamios*, ed. Seix Barral, Planeta, Biblioteca Breve, Montevideo 2009, p.151.
38. Zum Felde, *Proceso Histórico del Uruguay*, ed. Arca, Montevideo 1972, p.233.



REGRESO AL TIAR, ES LA OPORTUNIDAD PARA LA ARMADA NACIONAL DE REPRESENTAR LOS INTERESES DEL ESTADO ACTUALIZADOS

Por el Capitán de Navío (R) Ricardo Jorge BARBOZA ZAS



Ingresó al Liceo Militar en 1977, en 1980 ingresó a la Escuela Naval egresando como Guardiamarina en diciembre de 1984. Se desempeñó como Oficial en Unidades Flotantes e Infantería de Marina, Estado Mayor General de la Armada.

Se desempeñó en Misiones de Paz como Observador (Camboya - UNTAC), Comandante de Compañía (Congo - MONUC), 2do Jefe Batallón Conjunto y Cte Contingente Naval (MINUSTHA- Haití)

Es Diplomado en Geopolítica por la Universidad Católica, Diplomado en Estrategia Nacional por el Centro de Altos Estudios Nacionales, Diplomado de Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval, Instructor de Instructores por el Departamento de Misiones de Paz de ONU. Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, Relaciones Internacionales por la Facultad de Derecho, Ciencias Políticas por la Facultad de Ciencias Sociales. Maestrando en la Maestría de Relaciones Internacionales en la Facultad de Derecho y Maestrando en Estrategia Nacional del Centro de Altos Estudios Nacionales.

Docente Grado II en la Facultad de Derecho en la Carrera de Relaciones Internacionales en Teoría de las RRII, Docente a cargo de las Opcionales de Introducción Geopolítica y EEUU América Latina una Relación Asimétrica en la carrera de Relaciones Internacionales. Docente de la Escuela de Guerra en el Curso de Estado Mayor en RRII y Cursos de Pasajes de Grado de Alférez de Navío y Teniente de Navío en RRII y Geopolítica.

Pasó a retiro voluntario en Diciembre de 2013.

Introducción

La historia de las asociaciones políticas y los grupos de poder conocidos como imperios, ciudades estado o estados siempre tuvo, como las monedas, dos caras que representaban en ellas el poder y el sobrevivir. Para la primera cara distintos procesos de acumulación de poder podían hacer sobrevivir a esta unidad política por sí sola y ante sí, pero siempre se estaba consciente de que se podría encontrar a uno o varios más poderosos que él mismo y esto podría indicar su

fin. La racionalidad marca que es imposible vivir en permanente conflicto, ya que el mismo implica un desgaste no solo económico sino también de recursos humanos que sin dudas en algún momento llevará a un fin; por eso las negociaciones de todo tipo estaban al orden del día, tratados de paz, tratados comerciales, tratados especiales etc.

La otra cara de la moneda cuando esta unidad política no es tan poderosa pasa también por las alianzas, pero con la búsqueda de generar un efecto acumulador que permita a esos integrantes de la alianza el ser más

poderosos todos juntos, teniendo como norte la supervivencia de todos los integrantes de la alianza ante una amenaza común y no solo por la acumulación misma, sino también por la potencial capacidad de enfrentarse y ocasionar un daño tan grande que hace pensar profundamente la posibilidad de un ataque a uno de ellos o al grupo en total ante una victoria pírrica o una derrota.

La historia, gran consejera, nos trae ejemplos que podríamos citar, la Guerra del Peloponeso escrita por Tucídides Siglo IV ac, presenta la primera situación documentada de una negociación, una situación que se da entre las dos potencias del momento Atenas y Esparta, donde esta última invade la Isla de Melos habitada por Dóricos descendientes de los Espartanos, entre los mensajeros Atenienses y las autoridades de la isla de Melos se produce un diálogo conocido como “El Diálogo de los Melios”, diálogo este entre la corriente Realista (Atenas) y la corriente Idealista (Melios) o Liberal así llamada en el mundo anglosajón, este documento es conocido en los ámbitos académicos y estratégicos militares como “la trampa de Tucídides”,¹ el cual resurge como elemento de análisis para tratar de entender el porqué de la derrota de EEUU en Vietnam en las escuelas superiores de guerra del mundo, como también en el ámbito universitario para entender las relaciones internacionales.

A lo largo de la historia hemos leído de grandes conflictos pero también hemos leído de grandes alianzas en la Grecia Antigua, La liga de Delos siglo II ac, de Corintios siglo IV ac, del Peloponeso IV ac, Las Cruzadas (siglo XI a XIII), la Santa Alianza de 1815, la Triple Entente de 1914. Obviamente nuestro continente que vivió siglos de violencia no escapa a esta lógica, como lo demuestra nuestra América en plena finalización de la mayoría de las revoluciones libertadoras en el continente cuando James Monroe a instancia del Presidente Quincy Adams², lanza

su famosa frase “América para los americanos” en 1823 como símbolo de alianza y defensa a intereses foráneos al continente. Más al sur tenemos algunos ejemplos como los procesos de alianzas de la Guerra de la Triple Alianza en 1863 y ya para nuestros días la OEA (Organización de estados Americanos) con su anexo conocido como el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) en setiembre de 1947.

Seguridad Colectiva

Este concepto que se maneja habitualmente surge a principios del siglo XX pese a que se manejaba anteriormente como alianzas militares o de defensa, pero al finalizar la “Gran Guerra” o la 1ª. Guerra Mundial, tenía la novedad que la misma ya no se había localizado en una zona, sino que se trasladó al planeta llevando a lo que se llamó las Guerras de tercera generación³, enfrentando a los distintos bandos en este caso en cualquier lado del globo en que se encuentren. Al final de este conflicto mundial la corriente teórica de pensamiento de las relaciones internacionales conocida como Idealismo o Liberalismo para el mundo anglosajón, es la corriente que toma fuerza para explicar el funcionamiento del sistema internacional, teniendo como su máximo exponente al Presidente de los Estados Unidos Woodrow Wilson a través de la creación de la Sociedad de las Naciones en 1920 con los países firmantes del Tratado de Versalles, en el cual se encontraba Uruguay junto a otros 31.

Esta nueva organización a fines del siglo XIX, presenta una nueva visión del mundo de un hombre cooperativo, con lineamientos filosóficos más próximos a Rousseau y Kant, donde era importante la pluralidad de actores y no la visión multipolar del mundo en los viejos imperios, con un concepto central que es la seguridad colectiva. Un concepto más refinado que los cuatro principios de

Rousseau en seguridad internacional, el mismo basado en dos preceptos, el de seguridad particular o estatal, donde primaba la auto-defensa de cada estado complementado por este sistema de seguridad que comprendía cuatro puntos; libertad de armamento, política de alianzas, el recurso a la guerra y el derecho de neutralidad.

Como sabemos estas premisas no impidieron que la Gran Guerra o 1ª Guerra Mundial comenzara. Al finalizar la misma se replantea el concepto de Seguridad Colectiva⁴, que cambio a que la idea de seguridad de cada Estado sólo puede alcanzarse en la medida que cada estado colabore en la seguridad del resto de los países de la sociedad internacional, obligando a una colaboración interestatal para la creación de medios, instituciones o instrumentos que permitan garantizar la seguridad internacional, este es el principal problema de estudio para mantener o llegar a ese periodo excepcional que decía un realista como Hobbes que era “la paz”.

La pluralidad de actores como foco analítico es fundamental para poder lograr los objetivos buscados en la seguridad colectiva, pero la misma también se sostiene en otros elementos como la motivación de estos mismo actores, que debe tener una visión de confianza mutua, búsqueda de la paz a través de la prosperidad y el comercio, generando las herramientas mencionadas a través del derecho internacional reflejado en sus organizaciones con una visión optimista de posibilidad de cambio de la realidad que en definitiva contribuya en la agenda internacional, la autodeterminación de los pueblos y a sostener el gobierno mundial, conocido como Sociedad de las Naciones. Esta que logró solucionar conflictos pero también fracasó en la detención de algunos, incluso en nuestro continente, como el Conflicto del Chaco entre Paraguay y Bolivia en 1932 así como también en el arbitraje de la guerra entre Perú y Colombia en 1938.

La Sociedad de las Naciones se comienza a desdibujar bajo la influencia de la corriente teórica de las relaciones internacionales conocida como el realismo, básicamente volvemos al Diálogo de los Melios (S IV ac) donde la solución se basa en el imperativo del uso de la fuerza, ocurre el conflicto de Corfú entre la frontera Griega e Italiana 1923, ese mismo año Francia ocupa la cuenca del Ruhr en Alemania, tienen lugar la invasión Japonesa a Manchuria (China continental) en 1931, la invasión de Italia a Abisinia en Etiopía en 1935 y en 1936 nace la guerra civil española.

En 1933 Japón se retira de la Sociedad de las Naciones observado por su invasión a Manchuria, en 1935 se retira Paraguay por no aceptar el fallo referente a la guerra del Chaco que vence después. Alemania admitida en 1926, es retirada en 1933 por el régimen nazi, se dictan medidas de sanción económica contra Italia por su invasión a Abisinia pero las mismas no son tomadas en cuenta por los integrantes de la organización, se comenzó una política de apaciguamiento para con la Alemania nazi en su periodo de expansión y anexión territorial, en 1939 se expulsa a la Unión Soviética por la invasión a Finlandia.

La Sociedad no pudo mantener este concepto de seguridad colectiva y fue una de las causas que no solo llevó a su disolución en los hechos, sino también al inicio del último conflicto mundial conocido como 2ª Guerra Mundial, ya transformado en lo que se conoce como guerra de 4ª. generación⁵ o Guerra Total según Raymond Aron⁶, su último acto administrativo fue en 1946 después de finalizada la Segunda Guerra, entre el 8 y el 18 de abril, disolviéndose formalmente el 17 de julio de 1947.

Durante el periodo de la Segunda Guerra Mundial esta lógica de alianzas y el sistema de seguridad colectiva siguió con fuerza a través de la formación de la alianza de los

estados que enfrentaron a las tropas del eje compuesto por Alemania, Japón e Italia. Pero también en el continente americano, con los Estados Unidos como potencia continental se buscaron este tipo de alianzas, ya que entre los países del continente durante los primeros años del conflicto mundial, algunos fueron neutrales y muchos seguían teniendo vínculos comerciales con las potencias enemigas, generando así un flujo muy alto de recursos a la maquinaria militar enemiga.

El presidente Teodoro Roosevelt en un proceso diplomático de búsqueda de alianzas logra acuerdos entre los aliados y los otros países americanos. Similar a un juego de suma cero, fue restando recursos a los estados del eje. Principalmente logra una alianza con México y después con el otro gigante del continente, Brasil. De esta manera poco a poco fue pasando de la neutralidad de los países al apoyo a los aliados, no solo con recursos naturales sino también en recursos humanos y materiales. Se logra llegar a que la mayoría de los países americanos le declararan la guerra al eje y se comenzaran a formar alianzas de seguridad colectiva en el continente, lo cual daría lugar al nacimiento de la Organización de Estados Americanos (OEA) y sus derivados, de la Junta Interamericana de Defensa (JID), del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), junto al Plan de Ayuda Mutua Interamericano (PAMI), todos estos bajo los principios que relatamos, basados en la seguridad colectiva que a cualquier lector le hace acordar los principios rectores del Estado Uruguayo en su relacionamiento con el resto de la sociedad internacional, demostrando de esta manera que el concepto de seguridad colectiva que se generó después de la 1ª. Guerra Mundial, es un concepto que ha sido llevado adelante por la política exterior nacional que le permitiría unirse a este proyecto como estado soberano.

Nacimiento de la JID, TIAR y la OEA.

Con el inicio de la 2ª. Guerra Mundial el 1º de setiembre de 1939, Uruguay como estado soberano y en la protección de sus intereses declara su neutralidad el 5 de setiembre de 1939. El 3 de octubre surge la Declaración de Panamá “ (...) todos los cancilleres de los países americanos, reunidos en Panamá, habían creado un área de «exclusión» en torno al continente, señalando a las potencias beligerantes que buscarían obtener de ellos el respeto necesario de su neutralidad en tal contingencia (BERTOCHI, 2009, p.94).”

Posteriormente, en 1940 se realizó la Convención de la Habana, Cuba, que fue la Segunda Reunión de Consulta entre los Ministerios de Relaciones Exteriores, donde Uruguay estuvo representado por el Sr. Pedro Manini Ríos.

Entre los muchos temas tratados, estuvo la declaración de Panamá de 1939. Aparece aquí en su Art. XII La “Promoción de la Solidaridad Continental”. Dice al respecto en su Considerando: “Que el sentimiento de solidaridad entre las Repúblicas Americanas constituye una verdadera fuerza de defensa continental, a la cual todas ellas deben aportar sin reserva el máximo de su cooperación (...) (OAS, 1940).” Además, su Art. XV habla sobre “Asistencia Recíproca y Cooperación Defensiva de las Naciones Americanas”. Al respecto declara que “todo atentado de un Estado contra la integridad o la inviolabilidad del territorio, contra la soberanía o independencia política de un Estado americano, será considerado como un acto de agresión contra los Estados que firman esta Declaración (...) (OAS, 1940)”.

El ataque a Pearl Harbor en diciembre de 1941 por Japón a Estados Unidos da pie a que se organice la III Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores en Chile, posteriormente en enero de 1942 nace

la “Junta Interamericana de Defensa (JID) en Río de Janeiro, Brasil, en la Tercera Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores de las 21 Repúblicas Americanas que en aquel entonces integraban la Unión Panamericana (JID, 1942).” (Laborde, 2020, p.3)

La misión de la JID fue la misma desde 1942 a 2006 “Estudiar y recomendar las medidas necesarias para la defensa del Continente (...)” “(...) actuar como un Órgano para la preparación y la recomendación para la defensa colectiva legítima del Continente Americano contra la agresión (...)” (JID, 1942), en 2006 se modifica la misión a “Proporcionar a la Organización de Estados Americanos (OEA) y a sus Estados Miembros, servicios de asesoramiento técnico, consultivo y educativo sobre temas relacionados con asuntos militares y de defensa en el Hemisferio para contribuir al cumplimiento de la carta de la OEA (...)” (JID, 1942). Para febrero y marzo de 1945 México y Uruguay buscan una solución para los problemas de defensa continental y plantean una Agencia Militar Permanente con representantes de Estado Mayor a los efectos de buscar soluciones que vincularan la colaboración militar, pero esta solución no fue apoyada por EEUU.

Para 1945 se establecen las bases para la creación del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) basado en una constante americana a la inclusión del derecho internacional, el derecho privado a través de convenciones, resoluciones y declaraciones plasmado en el “Acta de Chapultepec” sostenida por la asistencia recíproca y solidaridad Americana.

Entre el 15 de agosto y el 2 de septiembre de 1947 en Petrópolis, Río Janeiro (Brasil) se realiza la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y Seguridad del Continente, basado en el Acta de Chapultepec y en la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y la Paz

realizada en México en 1945. En esta conferencia se firma el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, conocido como el “Tratado de Río”, que buscaba la legítima defensa colectiva ante un eventual ataque de una potencia de otra región y establecer acciones coordinadas en conjunto, en caso de necesidad entre los estados parte del tratado. Sin duda se refleja ese concepto que planteamos al inicio de este trabajo que es la seguridad colectiva y presentaba los siguientes principios:

- El principio de no-agresión y convivencia pacífica entre Estados;
- La soberanía y libre determinación de los pueblos para escoger su forma de organización política, económica y social;
- El derecho a la legítima defensa individual y colectiva reconocido en el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas;
- La solidaridad regional en el ejercicio de la legítima defensa colectiva;
- La supremacía del Derecho Internacional y en especial de los principios contenidos en la Carta de las Naciones Unidas a los fines de lograr la organización jurídica de las relaciones interestatales como condición necesaria para la seguridad y la paz;
- La justicia y la moral como fundamentos de la paz;
- La seguridad económica colectiva como elemento indispensable para el mantenimiento de la paz y la seguridad en el Continente. (Laborde, 2020, p.5)

Diecinueve Estados suscribieron al Tratado en 1947. Uruguay fue uno de los firmantes y ratificó el mismo en el año 1948, a través de la Ley N° 11.117 y Decretos reglamentarios.

La OEA fue creada en 1948. Se suscribió, en Bogotá, Colombia, la Carta de la

OEA que entró en vigencia en diciembre de 1951 en pleno nacimiento y auge de la guerra fría. La Organización fue fundada con el objetivo de lograr en sus Estados Miembros, como lo estipula el Artículo 1 de la Carta, “un orden de paz y de justicia, fomentar su solidaridad, robustecer su colaboración y defender su soberanía, su integridad territorial y su independencia”. (OEA, 2020)

La OEA es un Organismo Regional de acuerdo al Capítulo VIII de la Carta de Naciones Unidas. En su Carta en el Art. 28 habla sobre la Seguridad Colectiva, mencionando lo mismo que el TIAR, en cuanto a que si un Estado Americano es agredido por otro de fuera de la región, ello es considerado una agresión contra todos los firmantes. La OEA en este caso actúa como un mecanismo de consulta. Solo participan en la votación los signatarios del TIAR. En caso de que un país necesite invocar el TIAR, el Consejo Permanente de la OEA llama a una Reunión de Consulta entre todos los Cancilleres de los países signatarios del tratado para ayudar a tomar las medidas de ayuda al país agredido. (Laborde, 2020 pág. 6).

El TIAR hasta la caída de las Torres Gemelas en 2001 había sido convocado 20 veces, el 26 de julio de 1976 en San José de Costa Rica se formó la Conferencia Plenipotenciaria para la Reforma del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, esta reforma no fue ratificada por Uruguay demostrando otra vez la decisión soberana de nuestro estado en la protección de sus intereses. Sin duda, uno de los grandes quiebres del TIAR se dio en el conflicto de las Malvinas en 1982, pero este tratado evitó conflictos como en Costa Rica y Nicaragua en 1948 y 1955 y entre Honduras y El Salvador en 1969.

Los sucesos en Cuba en la década del 60, llevaron a su expulsión de la OEA, pero la isla se mantuvo en el TIAR hasta el 2012. Venezuela renuncia el 14 de mayo de 2013;

después le seguiría México, Nicaragua, Bolivia, Ecuador y Uruguay, que se retira el 24 de setiembre de 2019 situación que trataremos más adelante.

Política Exterior del Uruguay y el TIAR

Uruguay tiene una tradición de respetar y apoyarse en el Derecho Internacional para tomar sus decisiones en forma independiente y soberana. A principios del siglo XX distintos actores políticos nacionales se manifestaban en contra y en forma independiente al contexto regional frente a distintos hechos que ocurrían en el continente. En 1902 se posiciona en contra del bloqueo y bombardeo de las costas venezolanas, por las flotas de Alemania, Italia e Inglaterra. Tampoco se alinearon a la Doctrina Drago⁷ imperante en el territorio sudamericano. Como mencionamos declaró su neutralidad en el conflicto mundial y pese a sufrir sus consecuencias continuó en su línea soberana e independiente de toma de decisiones como los hechos lo presentan.

En la declaración de Panamá de 1939 mantiene su neutralidad; en 1940 en la Habana promueve la Solidaridad Continental y la Asistencia Recíproca y Cooperación Defensiva de las Naciones Americanas. El 13 de diciembre de 1939 se interpuso el Cruce-ro Uruguay en la línea de fuego en la Batalla del Río de la Plata entre el acorazado de bolsillo Graf Spee y la flota Británica, haciendo valer el concepto de territorialidad, soberanía y neutralidad del Estado Uruguayo. En diciembre de 1941 firma junto a 21 estados americanos la creación de la Junta Interamericana de Defensa (JID). El 8 de marzo de 1942 es hundido el vapor Montevideo por el submarino italiano Enrico Tazzoli, con 14 fallecidos y el 2 de agosto del mismo año es hundido el vapor Maldonado por el submarino alemán U-510.

El 8 y 9 de junio de 1944 en la 23ª Sesión Ordinaria de la Cámara de Senadores

se procede a la interpelación del Ministro de Defensa y de Relaciones Exteriores para que se informara sobre la instalación de bases aeronavales estadounidenses en el territorio nacional con el resultado de la anulación de las mismas.

Entre febrero y marzo de 1945 México y Uruguay proponen la creación de una Agencia Militar Permanente. Del 15 de agosto al 2 de setiembre de 1947 se firma la creación del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) ratificando el art. 51 de la carta de la ONU (solidaridad regional y supremacía del Derecho Internacional) ratificado por el parlamento uruguayo en la ley N° 11.117.

Posteriormente suscribe en Bogotá, Colombia, la creación de la Organización de Estados Americanos (OEA) que entra en vigencia en 1951 y cuyo objetivo es “fomentar la solidaridad, robustecer la colaboración y defender la soberanía, la integridad territorial y la independencia” de los Estados firmantes (OEA, 2020).

En su Carta en el Art 28 trata sobre la Seguridad Colectiva y refiere a lo mismo que el TIAR, en cuanto a que si un Estado Americano es agredido por otro de fuera de la región, el acto es considerado una agresión contra todos los firmantes, actuando en estos casos la OEA como un mecanismo de consulta. Sin duda el TIAR quedó envuelto en la política exterior norteamericana de alianzas a nivel global, no solo por el conflicto de Corea entre 1950 y 1953, sino que en 1953 Uruguay se opuso a la intervención de Estados Unidos en el Estado Guatemalteco con la caída del Presidente Arbenz.

La lógica del TIAR hasta la caída de la Unión Soviética en 1989 hace que el mismo se desempeñe en hipótesis de conflicto en un mundo bipolar, con el objetivo principal de frenar la expansión del comunismo en el continente. Esta política se mantuvo invariable sin importar el régimen de gobierno

existente en cada uno de los estados miembros, a excepción del periodo del Presidente Jimmy Carter (Demócrata), quien estableció la reducción del apoyo logístico militar para los gobiernos latinoamericanos que no respetasen los derechos humanos, volviéndose al apoyo en forma parcial en los gobiernos Republicanos de Ronald Reagan y George H. Bush en las décadas de los 80 y los 90, en especial a los países del Caribe.

Volviendo a Uruguay, para el año 2005 con el cambio de orientación política del gobierno nacional, el 20 de diciembre de 2005, Tabaré Vázquez convocó a una reunión con la bancada de su Partido, en la que comunicó que el país no volvería a participar de la Operación UNITAS hasta tanto el gobierno defina su política de defensa nacional. La información ya había sido transmitida a los gobiernos de la región. La última participación de la Armada en UNITAS fue en el año 2005 durante el primer Gobierno de Vázquez, votándose la misma a pesar de la negativa del Partido Comunista y otros en el Parlamento, producto de los compromisos ya asumidos por el anterior Gobierno de Jorge Batlle.

La Revista Naval en 2009, en sus entrevistas previas a los periodos electorales, nos muestra las diferencias ideológicas existentes en la visión del TIAR, a través de la posición respecto de las operaciones UNITAS de los distintos candidatos presidenciales de los partidos políticos. Para esos momentos gobernaba el Frente Amplio teniendo de oposición entre otros al Partido Colorado (Centro derecha) y la Asamblea Popular (Corriente de Izquierda), a estos candidatos se les consulto respecto a la “Armada Nacional- Operaciones Navales Internacionales de Entrenamiento”, El Dr. Pedro Bordaberry candidato del Partido Colorado contestó: Creemos que por un tema de prejuicios y atadura al pasado, en el análisis político – estratégico respecto a la continuidad de la Operación UNITAS (o el nombre

que se le quiera poner, que no hace al fondo del tema), se obvió el asesoramiento técnico detallado que hubiera permitido conocer y tener en cuenta el cambio sustancial que, como se indica en la pregunta, había tenido la concepción estratégica y de comando de la Operación, a partir del año 2000 Enfrenamos ahora, entonces, algunas paradojas: - la concepción estratégica de UNITAS, a partir del 2000, apuntaba fundamentalmente a un escenario de trabajo de fuerzas navales multinacionales en el marco de misiones de ONU. Resulta entonces que Uruguay rechaza la participación en un ejercicio de ese tipo, en tanto en la realidad toma parte de operaciones de la ONU con similar perfil político – estratégico (...)

Para el Sr. Raúl Rodríguez, Candidato por Asamblea Popular

(...) Nuestro partido es contrario a la participación de nuestra Armada en operaciones conjuntas con los EEUU, al considerar a éste una potencia imperial con gran responsabilidad en las agresiones directas e indirectas a los países que luchan por su liberación en el mundo, y en particular en nuestro continente. El entrenamiento en esos casos va más allá de lo meramente militar, sino que es caldo de cultivo para captar ideológicamente a los militares participantes (...)

El Sr. José Mujica, candidato por el Frente Amplio expuso:

A lo largo de la historia de las operaciones con otros países no siempre los objetivos operativos seleccionados por las fuerzas han coincidido con los verdaderos objetivos nacionales. La participación en la Panamax en un escenario lejano permite mantener las capacidades operativas de la Armada, no compromete a ninguna potencia extra- continente con el Atlántico Sur o el Río de la Plata y además en los últimos años está permitiendo efectuar los relevos del contingente de las fuerzas de paz en Haití. (REVISTA NAVAL, 2009) (Laborde 2020, pág. 10)

Para el 19 de febrero de 2010 el Estado Uruguayo promulgo la Ley 18.650 Ley Marco de Defensa del Uruguay, votada por unanimidad de los partidos políticos con representación parlamentaria. En este documento se determinó lo que es el Uruguay y su defensa, el escenario estratégico, el contexto regional, el contexto nacional, su valor geopolítico, las relaciones internacionales, la seguridad pública, la defensa militar, el escenario futuro, los intereses nacionales, los objetivos de la defensa nacional, los obstáculos que podría enfrentar y los lineamientos estratégicos para la defensa nacional.

En esta breve exposición del documento rector de la Defensa Nacional, se ven reflejados los intereses nacionales alejados de toda visión ideológica la cual permitiría establecer los objetivos nacionales con respecto a su relación al tratado del TIAR.

En 2019 las diferencias ideológicas de los gobiernos de turno de nuestro país, se han puesto nuevamente a prueba con la Crisis de Venezuela. A raíz de la misma se ha optado por diferentes posturas al respecto de pertenecer al TIAR o no. Como se puede leer a continuación, el 24 de setiembre de 2019 en el Portal de la Presidencia de la República se comunica lo siguiente: “Uruguay se retira del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) por “obsoleto, inconducente y por su uso inapropiado”, informó el Ministro de Relaciones Exteriores, Rodolfo Nin Novoa. Consideró, además, que la medida adoptada el lunes 23 en Nueva York permite la intervención armada sobre Venezuela y aseveró que el país “jamás se prestará para justificar acciones de esa naturaleza” (PRESIDENCIA, 2019).

En 2020 a días de haber asumido un nuevo Gobierno en Uruguay el 1ro de marzo pasado, la Cancillería Uruguaya emite un comunicado diciendo que “El Canciller, Ernesto Talvi, anunció este martes 10 de marzo, que el Uruguay se retira de la Unión de Naciones

Suramericanas (UNASUR) y que regresa al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) (...)” (PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, 2020). (Laborde 2020, pag.11)

Al momento de escribir este artículo se desconoce dentro de qué normativa se regresa al TIAR, como también cuáles serían las actividades a futuro y si para el caso de la Armada Nacional se regresaría a operaciones Unitas o Panamax u operación de nueva generación, acorde a los intereses de los estados integrantes y del Estado Uruguayo en particular.

Participación de la Armada Nacional en el TIAR (UNITAS)

Durante la guerra fría, y con decisiones vinculadas a su Doctrina Naval, con elementos comunes a la Doctrina de Mahan, el área de soberanía del Estado estaba vinculada al mantenimiento de la líneas de comunicación abiertas, la entrada del Río de la Plata como acceso a la hidrovía y la custodia de las aguas jurisdiccionales, como ya lo había establecido el Mayor Graduado de Marina Francisco Miranda en 1907 en su publicación “Nuestra Organización Naval”⁸.

A partir de la Primera Conferencia Naval Interamericana que tuvo lugar en Panamá en 1959, comenzaron desde 1960 a realizarse entre las diferentes marinas, ejercicios navales conocidos como UNITAS⁹, con la participación inicial de EEUU desplegando la Task Force 86 que circunvala Sudamérica sumándose Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, Perú y Venezuela. Sin duda, por los informes de la época, la UNITAS 1 permitió el adiestramiento y amalgamamiento de las distintas marinas en los distintos ejercicios tanto académicos como en el mar mismo, ratificando lo expuesto en este trabajo al considerar las ventajas y desventajas del TIAR vinculada a la Defensa Nacional.

Con el fin de la guerra fría surgió la duda de la continuidad de este tipo de operaciones, pero después de procesos de ajuste se incorporaron ejercicios de inter operatividad multilateral y referida a las operaciones de coalición con nuevos tipos de ejercicios y reglas de enfrentamiento. Para 1999 se comienza con una fase nueva, donde los países atlánticos comienzan a planificar y conducir la Fase Atlántica. Brasil estuvo a cargo en 1999, en el 2000 Argentina y Uruguay en el 2001 y 2004, participando una Fuerza Multinacional con buques de Marinas amigas extra – región como invitados. En 2006 el Presidente Tabaré Vázquez (2005-2010) dio a conocer el fin de la participación en las UNITAS bajo el argumento del fin de la guerra fría y la desactualización de las maniobras mismas, pero en 2007 y 2008 se enviaron observadores navales para trabajar en el Estado Mayor de la Operación, y se comienza a tomar parte, a partir de 2007, en la maniobras dirigidas por la marina de EEUU llamadas “PANAMAX”, con 31 marinas participantes que consiste en ejercicios de defensa y protección tanto del Canal de Panamá en el Caribe y Pacífico como de sus líneas de aproximación marítimas.

En 2009 se destacaron cuatro oficiales a Mayport, Florida a participar en las UNITAS Gold, celebrando el quincuagésimo aniversario de las primeras UNITAS; se embarcaron oficiales de máquinas en las marinas de Colombia y de Brasil y 100 Fusileros navales en ejercicios en EEUU y en Perú. En 2010 fue la última participación de Uruguay, totalizando 45 presencias en la Operación, en sus vecinos atlánticos, Argentina y Brasil han seguido participando.

Desde el 2010 se incorpora México a las maniobras UNITAS y la Armada Uruguaya se ha visto imposibilitada de la participación, tanto de buques como a nivel de adiestramiento de personal, en lo que son las maniobras navales más grandes del continente,

no solo en cantidad de países, en especial latinoamericanos que consideran que las mismas cumplen objetivos de interés nacional, sino en la cantidad de medios aplicados.

Salida y Regreso al TIAR, Cese de participación en UNITAS ¿Objetivos Nacionales definidos?

Como ya dijimos, en el año 2006 el Presidente de la República el Dr. Tabaré Vázquez comunicaba a través de los medios de prensa lo siguiente, “la tajante decisión fue transmitida a la Casa Blanca por distintos canales oficiales, a través de la Cancillería y del Ministerio de Defensa, en los meses de febrero y mayo, según confió a LA REPUBLICA el Subsecretario de Defensa José Bayardi. El propio Bayardi fue el encargado de transmitir, a fines de mayo y principios de junio, la posición uruguaya al Jefe del Comando Sur, el General Bantz Craddock, con motivo de un viaje a Washington. Brasil y Argentina que, junto a Uruguay, intervienen en estas maniobras, también fueron informados. A Argentina, le correspondía planificar y ejercer el control operativo de la XLVIII (48ª) Operación Unitas que, por primera vez, no contará con Uruguay. Bayardi dijo a LA REPUBLICA que Craddock «estuvo de acuerdo con que había que reformular Unitas». Agregó que “estas maniobras están perimidas, fueron elaboradas en un contexto de guerra bipolar y ese modelo desapareció, no tiene sentido seguir con este tipo de maniobras». El subsecretario también dijo que “se transmitió que la posición de Uruguay es que no se iba a participar por el momento” hasta tanto no se “reformule el carácter” de este tipo de ejercicios combinados. Bayardi ejemplificó que, “para empezar, el nombre, tiene un alto valor simbólico, ya que es un producto de esa época”. Pero también, “hay que redimensionar su carácter, sus objetivos, la tecnología que se utiliza, por qué motivo,

etc.”. (La República 07/08/2006.) El 19 de Febrero de 2010 se aprueba por todos los partidos con representación parlamentaria la Ley Marco de Defensa Nacional N° 18.650 en la cual se establece la nueva definición política de la Defensa Nacional en todos sus aspectos.

En el año 2009 el Sr. José Mujica, Candidato por el Frente Amplio quien posteriormente asumiría como Presidente de la República por el período 2010 - 2015 expuso:

A lo largo de la historia de las operaciones con otros países no siempre los objetivos operativos seleccionados por las fuerzas han coincidido con los verdaderos objetivos nacionales. La participación en la Panamax en un escenario lejano permite mantener las capacidades operativas de la Armada, no compromete a ninguna potencia extra-continental con el Atlántico Sur o el Río de la Plata y además en los últimos años está permitiendo efectuar los relevos del contingente de las fuerzas de paz en Haití. (REVISTA NAVAL, 2009).

El 24 de setiembre de 2019 en el Portal de la Presidencia de la República decía lo siguiente:

“Uruguay se retira del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) por “obsoleto, inconducente y por su uso inapropiado”, informó el ministro de Relaciones Exteriores, Rodolfo Nin Novoa. Consideró, además, que la medida adoptada el lunes 23 en Nueva York¹⁰ permite la intervención armada sobre Venezuela y aseveró que el país “jamás se prestará para justificar acciones de esa naturaleza”, el 27 de setiembre de 2019 por la Misión Permanente del Uruguay ante la Organización de los Estados Americanos se presenta la nota N° 123/19.¹¹ (PRESIDENCIA, 2019).

El 10 de marzo de 2020 se emitió el comunicado de prensa N°18/20 por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores firmado por su Canciller Dr. Ernesto Talvi que, en su

parte medular dice, “que regresa al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), Uruguay también decidió interrumpir el procedimiento de retiro del TIAR, mediante el envío de una nota firmada por el Canciller de la República, dirigida al Secretario General de la Organización de Estados Americanos, Luis Almagro. Con esta decisión, Uruguay asegura su permanencia en el TIAR, ámbito en el cual continuará participando y haciendo conocer sus posiciones. Con esta medida, el país refuerza también su compromiso histórico con el sistema interamericano. La nueva gestión entiende que el retiro del TIAR (proceso iniciado el 24 de setiembre de 2019) debilitaba el sistema interamericano y privaba a nuestro país de hacer sentir su voz en ese ámbito de asistencia recíproca en materia de defensa colectiva y de seguridad hemisférica. Las medidas anunciadas reflejan los ejes de la nueva gestión: el compromiso con el multilateralismo, con el fortalecimiento de la Organización de Estados Americanos y con el principio de formar parte de alianzas basadas en una institucionalidad fuerte y no en afinidades ideológicas”¹².

Como desarrollamos en este trabajo, Uruguay no dejó de participar en la Operación UNITAS en el 2006 con el mensaje del Presidente Vázquez, ya que sigue participando entre 2007 y 2010 en las UNITAS pero a diferentes niveles, unidades flotantes, sub unidades de personal y paralelamente llegó a participar con unidades flotantes e Infantería de Marina en las maniobras conocidas como PANAMAX en el Caribe y Pacífico entre 2007 y 2010. Así, no se comprenden las expresiones vertidas en el momento de anunciar el abandono de la participación en las maniobras UNITAS por parte del Sr. Presidente de la República Dr. Tabaré Vázquez y el Subsecretario de Defensa del momento Dr. Jose Bayardi Sin duda el anuncio de una suspensión que no fue total y se podría vincu-

lar a motivos ideológicos como menciona el Canciller Talvi y no por ser un esquema de maniobra perimida o fuera de época.

La nota que realiza la Revista Naval en el año 2009 al que iba a ser el Presidente de la República en el periodo 2010 -2015 Sr. José Mujica expresa y plantea un serie de puntualizaciones en las cuales deja presente la verdadera razón de haber dejado la participación en las UNITAS con Argentina y Brasil (Fase Atlántica), países que a excepto de Argentina entre 1982 y 1990 nunca dejaron de participar hasta el día de hoy. Explica también, como antes glosamos, por qué la participación en las operaciones PANAMAX y plantea enfáticamente que no siempre ha habido coincidencia en las maniobras de UNITAS con los objetivos nacionales. Dice textualmente “no compromete a ninguna potencia extra- continente con el Atlántico Sur o el Río de la Plata”, el detalle que se puede acotar aquí, es que la única potencia que participa regularmente en estas maniobras es EEUU y pertenece al continente americano. Fuera de ello, participaron ocasionalmente representaciones de otras Marinas, de países con los cuales se mantienen especiales relaciones de amistad y cooperación (Francia, España, Alemania).

El Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Nin Novoa expresó “Uruguay se retira del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) por “obsoleto, inconducente y por su uso inapropiado”, en este caso no es ya de las UNITAS sino un escalón superior, que es la integración a este tratado de defensa colectivo. Su fundamento parte de la base de una nota emitida por el TIAR el 23 de setiembre del mismo año, donde sustenta que permite la invasión armada sobre Venezuela (sic). De la lectura de la nota emitida por el TIAR de esa fecha se aprecia que se plantea “extraditar en los territorios de los estados parte del TIAR”, en su punto dos pide identificar o designar personas vincu-

ladas al “régimen de Nicolás Maduro y que hayan participado en hechos de corrupción”, en el punto cinco pide el seguimiento de la situación en la República Bolivariana de Venezuela y evaluar recomendaciones en el marco del Art. 8 del TIAR (ruptura o retiro del tratado).

De la lectura tanto del tratado del TIAR como la nota formulada el 23 de setiembre, se hace referencia en todos los puntos a los integrantes del TIAR y se da la circunstancia que la República Bolivariana de Venezuela abandonó el TIAR 14 de mayo de 2013, por ende todos las resoluciones que emita este tratado y la OEA no son vinculantes a este estado.¹³

Ante el cambio de gobierno en el año 2020, se revocó esta decisión de dejar el TIAR. Los argumentos fundamentales del Canciller Dr. Ernesto Talvi se expresaron en el comunicado del 10 de marzo de 2020, comunicado de prensa N°18/20 que maneja conceptos similares a los que hemos considerado en este trabajo “Con esta decisión, Uruguay asegura su permanencia en el TIAR, ámbito en el cual continuará participando y haciendo conocer sus posiciones. Con esta medida, el país refuerza también su compromiso histórico con el sistema interamericano. La nueva gestión entiende que el retiro del TIAR (proceso iniciado el 24 de setiembre de 2019) debilitaba el sistema interamericano y privaba a nuestro país de hacer sentir su voz en ese ámbito de asistencia recíproca en materia de defensa colectiva y de seguridad hemisférica. Las medidas anunciadas reflejan los ejes de la nueva gestión: el compromiso con el multilateralismo, con el fortalecimiento de la Organización de Estados Americanos y con el principio de formar parte de alianzas basadas en una institucionalidad fuerte y no en afinidades ideológicas”. Como hemos presentado la situación del Uruguay ante el reingreso al TIAR es completamente diferente al mo-

mento que comenzó el abandono del mismo en 2006, primero a través de las UNITAS llegando finalmente al abandono del TIAR, hoy el Uruguay posee una nueva ley de defensa con amplio respaldo político, posee un Estado Mayor de la Defensa, posee también definidos sus objetivos nacionales y amenazas y sin duda continua teniendo la lógica histórica naval de los objetivos estratégicos de nuestro estado en el ámbito de responsabilidad de la armada tanto en el aire, en el mar y en su lecho marítimo.

Esto nos permitiría comenzar a trabajar a nivel de Estado Mayor tanto de la Defensa como Naval, para poder participar junto a nuestros vecinos y a nivel continental de diferentes actividades bajo los parámetros del TIAR. La permanencia del Uruguay en el TIAR se da con la modernización de sus objetivos políticos de defensa, la nueva visión regional y la nueva política de su participación en los sistemas de defensa colectivos.

CONCLUSIONES

El regreso del Uruguay al Sistema Interamericano de Asistencia Recíproca según la nota de Cancillería se basa en retomar los intereses del Estado a través de la Seguridad Colectiva y el Derecho Internacional. Ningún Estado en el sistema internacional se puede mover en base a amiguismos o afinidades ideológicas, porque las mismas pueden cambiar con el tiempo, pero sin duda lo que no cambia con el tiempo son los intereses fundamentales del Estado mismo. Cualquier Estado soberano sabe que en un sistema de seguridad colectivo la fuerza que tiene es la del poder participar en la toma de decisiones, teniendo reservado siempre la posibilidad de retirarse si no coincide con la resolución del mismo. Los tratados de Seguridad colectiva siempre son alianzas que giran en torno a la potencia regional como se ha demostrado desde Tucídides a nuestros días.

Para nuestro caso la geografía manda como en otros estados. Ya el Capitán Miranda en 1907, en su publicación “Nuestra Organización Naval” presenta la organización, medios y los intereses marítimos que debe proteger el Estado Uruguayo. Son en esencia los mismos que consideramos al día de hoy: la entrada de la hidrovía, las líneas de comunicación marítima y la soberanía en la superficie y fondo marino. Esta visión que no difiere en demasía con un referente pensador naval como el Almirante Mahan en su publicación *Influencia del Poder Naval en la Historia* y referente actual de la marina de los Estados Unidos.

La seguridad colectiva interamericana utilizó como herramienta para plasmar la misma las asambleas y en el terreno la aplicación del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), que a través de la Operación UNITAS (Maniobras Marítimas) a partir de 1951 permitió con el Plan de Asistencia Militar (PAMI) la incorporación de unidades de tecnología muy avanzada del momento a la Armada Nacional, supliendo así las carencias históricas y cíclicas en este rubro, que había llegado al caso de extremo de realizar colectas populares para la adquisición de medios para poder cumplir con su misión.

Las UNITAS en cuanto al adiestramiento y el apoyo en el PAMI, permitieron durante décadas a la Armada Nacional y al Estado uruguayo poder cumplir sus objetivos nacionales, desafiando así el poco interés histórico por las actividades en el mar a través de la incorporación de distintas unidades flotantes y áreas. El Uruguay “Pradera Frontera y Puerto”¹⁴ esa visión social y política, se dice que es la explicación cíclica de por qué la Armada desde el nacimiento del estado moderno en 1875 estuvo en varias oportunidades al borde de ser una institución testimonial.

Al momento de suspender en los papeles la participación en las UNITAS en 2006, lo que realmente se imposibilitó fue la oportu-

nidad de ser el responsable de la planificación en la fase Atlántica y que el Estado Uruguayo planteara en su planificación los objetivos nacionales y en las otras oportunidades la de trabajar con las marinas hermanas de Argentina y Brasil, como una sola, igual que el mar que nos rodea y su plataforma en el Atlántico, único océano no depredado de recursos naturales.

El regreso al TIAR debe tener como objetivo para el Estado la aplicación de esos intereses nacionales a través de la seguridad colectiva y para la Armada Nacional regresar a las actividades profesionales a través de operaciones navales y así lograr lo que se llama “pie mariner”¹⁵ o experiencia fundamental para cualquier integrante que colabora en el cumplimiento de los objetivos nacionales que ahora están definidos a través del Ley de Defensa y la Política de Defensa Nacional: Un Uruguay Integrado a la Región y abierto al mundo.

Sin duda el regreso al TIAR es una oportunidad de regresar con fuerza, energía y visión de una política moderna en los aspectos de seguridad colectiva, la construcción de escenarios de intereses nacionales, regionales y globales, porque el otro camino es volver al espiral descendente del pasado y en lo que respecta a la Armada ser una Institución testimonial en un Estado sin soberanía en nuestro espacio marítimo.

BIBLIOGRAFIA

- CALDUCH, R.- *Dinámica de la Sociedad Internacional*.- Edit. CEURA. Madrid, 1993
- INFOBAE. Los países miembros del TIAR decidieron activar el tratado por la crisis en Venezuela. 2019.Argentina.
- LABORDE, Pablo. La salida de Uruguay de la UNASUR. El procedimiento de suspensión de la salida del TIAR. Antecedentes y Actualidad. Escuela de Guerra Naval.Uruguay.2020.

MARTINEZ MONTERO, Teniente de Navio (CIME) (R) Homero. Armada Nacional - Estudio Histórico Biográfico. Montevideo. Uruguay. 1977.

SAR, Sergio. Valoración de los aspectos intangibles en la gestión pública aplicados a la Defensa Nacional. Universidad Nebrija. Facultad de Ciencias Sociales. España. 2020.

TUCIDIDES. Historia de la Guerra del Peloponeso. Traducción de Francisco Romero Cruz. Cátedra. Letras Universales. Madrid. España. 2015.

UPP, Daniel. Capitan de Corbeta (USN). La historia de la Armada de Uruguay en las Operaciones UNITAS y el impacto en su Personal. Revista Naval. Uruguay. 2016.

NOTAS

1. La trampa de Tucídides, Graham Allison, Director del Centro Belfer de Ciencias y Asuntos Internacionales en la *Kennedy School* de Harvard y autor del libro “Con destino a la guerra: ¿es posible que EE.UU. y China escapen de la trampa de Tucídides?”.

2. 6to Presidente de EEUU 1825-29

3. Concepto de la guerra en la cual los recursos involucrados son todos excepto la población en general y centros poblados. Nota de autor

4. El concepto de seguridad colectiva es equivalente al de seguridad común que utiliza el Informe Palme aunque este último enfatiza la importancia del desarme sobre el recurso a la fuerza como instrumento de sanción contra el país agresor. En consecuencia, no creemos que se trate de dos conceptos netamente diferenciados como afirma Hoffmann cuando escribe:

“Es necesario distinguir el concepto de seguridad común del de seguridad colectiva. Este último implica un compromiso por parte de todos los Estados de coaligarse contra un agresor.(...) El concepto de seguridad común, tal como está definido por la Comi-

sión Independiente sobre el Desarme y la Seguridad (Comisión Palme) trata, por otro lado, de apartarse totalmente de la fuerza.” En todo caso, el sistema de seguridad colectiva que se implanta en el marco de Naciones Unidas implica muchos más elementos que el recurso a medidas coercitivas, como tratamos de argumentar más adelante.

PALME, O. (Ed.). -op. cit.; págs. 31-38. (Calduch. Pág 3)

5. Concepto de la guerra en la cual los recursos involucrados son todos y el Estado en su definición completa de territorio y población. Nota de autor

6. Ramon Aron 1905 -1983 Autor realista de las Relaciones Internacionales. Nacido en Francia principal asesor de Charles De Gaulle post segunda guerra mundial escritor entre varios de los tomos Paz y guerra entre las naciones 1962.

7. La Doctrina Drago fue anunciada el 29 de diciembre de 1902 por el ministro de Relaciones Exteriores argentino durante la segunda presidencia de Julio Roca, Luis María Drago, en respuesta a la renuncia de los Estados Unidos a ejecutar la Doctrina Monroe durante el bloqueo naval contra Venezuela.

8. Mayor Graduado de Marina Francisco Miranda publica “Nuestra Organización Naval” en 1907 donde plantea la creación de la Armada Nacional en un proceso de 10 años con apostaderos navales, buque escuela, destructores, cruceros, torpederos, minadores y material de minado a los efectos de proteger las aguas jurisdiccionales, fronteras y líneas marítimas.

9. Nombre dado por el Vice Almirante Bardy inspirado en la palabra del latín “Unidad”

10. <https://www.infobae.com/america/venezuela/2019/09/23/los-paises-miembros-del-tiar-decidieron-activar-el-tratado-por-la-crisis-en-venezuela/>

11. http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/tratados_multilaterales_denuncia_TIAR_Uruguay_No_123_2019.pdf

12. <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/ernesto-talvi-cancilleria-anuncio-uruguay-retiro-una-sur-ingreso-tiar-mision-oficial-onu> 13. En abril de 2017 el presidente de Venezuela Nicolas Maduro comenzó el proceso del retiro de la Organización de Estados Americanos tras lo que calificó como una serie de ataques injerencistas por parte de un grupo de países en el seno de la OEA y de su Secretario General, a instancias de Estados Unidos. Hizo efectivo el anuncio luego de realizarse

una reunión no consensuada que denunció como violatoria de la normativa de esta institución. Para concretarse la salida, una vez denunciada la carta fundamental de la OEA (así se llama al proceso) tienen que pasar dos años desde que iniciado el proceso de retiro y liquidarse toda deuda con el organismo que asciende a la cantidad de doce millones de dólares.

14. Banda Oriental Prof. Reyes Abbadie.

15. Capitan Miranda Nuestra Organización Naval Pag 40 a 46.





Recordamos a los lectores que se encuentra a la venta el libro ***“Defensa de Sudamérica y Uruguay; una estrategia de resistencia”***, de autoría del Capitán de Navío (R) Aldo Felici.

El libro presenta aspectos de carácter doctrinario, de organización y equipamiento de las Fuerzas Armadas que, contando con el apoyo ciudadano a nivel público y privado, se articulan en el ejercicio de la Defensa Activa mediante un dispositivo disperso, en el contexto de una Estrategia de Resistencia, para estar en condiciones de enfrentar a una avanzada fuerza invasora superior en cantidad y calidad de medios.

Estos aspectos apuntan a facilitar la coherencia y cohesión de las Fuerzas Armadas de Sudamérica, favoreciendo la interoperabilidad de las mismas para la defensa de la población, los recursos y el territorio de América del Sur, con el propósito de asegurar el creciente desarrollo humano de las futuras generaciones de sudamericanos.

La publicación puede adquirirse al precio de \$770 en los puestos de venta del Club Naval y del Museo Naval.



CURSO DE ESTADO MAYOR ALEMANIA 2018 – 2020

Por el Capitán de Fragata (CIME) Rodrigo MARQUES



Ingresa a la Escuela Naval en el año 1995. Prestó servicio en buques de la flota, siendo Jefe de Máquinas del Guardacostas ROU 10 Colonia, la Fragata ROU 01 Uruguay y el Buque de Apoyo ROU 04 General Artigas. Participó en seis Campañas Antárticas y dos misiones de paz bajo mandato de la ONU en la República Democrática del Congo. Se graduó como Máster en Administración de Empresas (MBA) de la Universidad ORT del Uruguay y como Oficial de Estado Mayor en la República Federal de Alemania.

Es difícil para mí resumir la vivencia académica, profesional y personal de dos años conviviendo con las realidades y compañeros de las Fuerzas Armadas de Alemania. Solamente a medida de que pase el tiempo creo podré valorar esta experiencia en su real dimensión.

Cuando leí el mensaje naval solicitando interesados en realizar el curso de Estado Mayor en Alemania, donde se explicaba que era de dos años y 100% en idioma alemán, me pareció fascinante, pero a la vez había grandes incertidumbres y riesgos. ¿Podré sostenerme económicamente? ¿Podré con el alemán? ¿Podrá mi familia acompañarme? Pocos minutos después, llamé por teléfono a mi esposa para hacerle la pregunta ineludible. “¿Cómo ves que me anote a un curso de dos años en Alemania?” Por suerte mi esposa es tan aventurera como yo, enseguida me apoyó y así decidimos lanzarnos a la aventura. Y no estábamos equivocados.

Luego de la expectativa e incertidumbre propia del proceso de selección, me confirmaron que estaba designado para el curso en Alemania. Los días siguientes volaron. Me despedí del invierno de Montevideo y llegué al aeropuerto de Dusseldorf donde me estaba esperando personal de las Fuerzas Armadas de Alemania (*Bundeswehr*) con un cartel con

mi nombre. Al salir del aeropuerto, sentí que estaba de regreso en el Congo, la temperatura llegaba a los 36 grados Celsius. Estas temperaturas se dan solo un par de semanas en el año en Alemania, por lo que los alemanes no se molestan en tener aire acondicionado.

Para los alumnos internacionales, el primer año del programa se realiza en la Oficina Federal de Idiomas (*Bundessprachennamt*) en la ciudad de Cologne en el centro de Alemania, a orillas del río Rin. Luego de instalarme, llamé por teléfono al Agregado de Defensa de Uruguay en Berlín. Él también había realizado el mismo curso, por lo que pudo orientarme con muchos detalles e información valiosa para los primeros días. Antes de colgar, se despidió con las palabras “*Bienvenido de regreso a la Escuela Naval*”. Al escucharlo pensé que se refería al régimen de horarios y al foco en el aprendizaje. Sin embargo, pocas semanas después me di cuenta de que era por la presión constante de alcanzar los estándares académicos.

El lunes siguiente a las 08:00 am comenzó el curso, las clases eran de 8 a 10 alumnos de países tan diversos como Japón, Singapur, Kuwait o Brasil. Los primeros meses estuvimos en las mismas aulas alumnos del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, pero al pasar a los niveles avanzados, el curso se se-

paró en fuerzas y la temática se volvió más específica. En las tardes teníamos grupos de conversación y por las noches estudiábamos. El curso es impartido enteramente en idioma alemán, por lo que la competencia en el idioma era una calificación crítica y es el foco del primer año. La carga horaria diaria de enseñanza de alemán era mayor que la dictada en una semana entera en un curso de idiomas intensivo en Uruguay, dado que en promedio estábamos 8 horas diarias dedicadas solamente al estudio del idioma.

Si bien yo no empecé de cero con el alemán, hacía años que no lo estudiaba y la verdad es que estaba oxidado. Por el contrario, para muchos alumnos internacionales esta era su segunda o tercera vez en Alemania en el marco de un programa de intercambio con las fuerzas armadas alemanas. Algunos habían cursado la Escuela Naval en Alemania y otros llevaban más de un año estudiando en sus países, preparándose para el curso y tenían un nivel de alemán muy alto. Así que, al pasar los días, rápidamente me di cuenta de que estaba en desventaja.

Al pasar los meses, varios alumnos internacionales no alcanzaron las exigencias académicas del programa y fueron regresados a sus países de origen, esto generó una presión elevada y constante en el grupo por alcanzar los niveles exigidos. Hay que admitir que la mayoría de los alumnos internacionales aprendieron un idioma difícil, como es alemán, en un tiempo récord.

En forma paralela a la enseñanza formal del idioma, cumplíamos un programa de formación militar profesional el cual incluía vistas y prácticas en Unidades. De esta forma tuve la oportunidad de realizar varios cursos en la Armada Alemana junto a oficiales o tripulaciones de distintos buques, tales como: los cursos preembarque en la Escuela de Control de Averías de la Armada, donde pude aprender y comparar técnicas, así como tomar ideas que eventualmente pue-

den ser adaptables a la realidad de la Armada Nacional.

Ya en el segundo año, el foco pasó a ser la formación profesional del curso de Estado Mayor propiamente dicho. Los alumnos internacionales compartimos a partir de ese momento aulas con los alumnos alemanes, lo que generó un intercambio mutuamente beneficioso y nuevas amistades. La formación académica del curso de Estado Mayor en Alemania comprende áreas tales como política internacional, estrategia, logística, capacidades y procedimientos de las fuerzas armadas de Alemania y de la OTAN, así como tecnología militar. Este curso puso gran énfasis en la planificación militar. También tuvimos la oportunidad de realizar visitas a las principales empresas de la industria naval, Unidades de las tres fuerzas, y fuimos recibidos por autoridades alemanas de varios partidos políticos, ministerios y del parlamento. Podría decirles que llegamos a conocer el sistema político alemán, casi como el de nuestros propios países.

Durante el curso, uno de los aspectos que me resultó más revelador fue aprender sobre las estructuras políticas y de seguridad de la Unión Europea, la OTAN, la OSCE, y las Naciones Unidas. Pude asimismo comprobar cuán diferentes son las perspectivas de los profesores y los alumnos al provenir de lugares distintos del mundo. Sin duda, uno de los beneficios más importantes de la experiencia fue poder entender un poco mejor a los demás.

Asimismo, fue muy interesante descubrir qué intereses, prioridades y objetivos tiene cada país en las distintas regiones del mundo, los diversos enfoques sobre problemáticas globales tales como la migración ilegal, el cambio climático, la escasez de recursos y el terrorismo transnacional.

Aprendimos también sobre el impacto de la digitalización en la tecnología militar y en los procesos de decisión, el uso del ci-

berespacio y la información en las crisis y en los conflictos actuales. Asimismo, pudimos observar cómo sigue aumentando la brecha entre los países que tienen capacidades para actuar en estos ambientes y los que no.

En lo que respecta a la OTAN, me resultó admirable el grado de interoperabilidad existente, donde el foco está en la simplicidad, en la búsqueda de la estandarización y en la reducción de costos, así como también en el desarrollo de capacidades de la industria nacional.

Aprendimos cómo a medida que la tecnología avanza y los sistemas de armas son más complejos, los países europeos participan en proyectos comunes. Algunos ejemplos de esta cooperación son el caza Eurofighter, el avión de transporte A-400 y el helicóptero NH 90. En la construcción naval, gran parte del proyecto de diseño y construcción de las nuevas fragatas alemanas estará bajo la responsabilidad del astillero holandés DAMEN, lo que nos muestra la apertura y transparencia del ecosistema de la industria militar europea.

Algunas de las empresas que visitamos fueron los astilleros del norte de Alemania como Fassmer, Lürssen y ThyssenKrupp. También visitamos firmas especializadas en electrónica, sensores y equipamiento militar como Plath Group y Altas Electronic e incluso empresas de equipos de seguridad como la conocida Secumar.

Todos los alumnos internacionales coincidimos en que los países que invierten en investigación y desarrollo, así como en formar técnicos e ingenieros, a la larga desarrollan productos de alto valor agregado. Si a eso le sumamos una sociedad con un sistema de gobierno donde hay reglas claras que se hacen cumplir y donde el fin último es el bienestar y la seguridad del individuo en la sociedad, entendemos por qué países como Suecia, Holanda o Alemania son exitosos.

Uno de los aspectos vinculados a nuestro país que generó mucho interés, fue la Antártida. Por esta razón se formó un grupo con alumnos de China, Argentina y Uruguay donde preparamos un trabajo académico y una exposición tratando el tema de manera integral. En particular se analizaron las políticas e intereses de los países adherentes del Tratado Antártico.

También impresionó de manera muy favorable, la trayectoria y el despliegue de Uruguay en las operaciones de paz de las Naciones Unidas. Muchos coincidieron en que países con fuerzas armadas más numerosas y modernas no estarían en condiciones de mantener un despliegue comparable.

Otro aspecto importante del curso, son las presentaciones que se hacen de diferentes regiones del mundo. Cabe destacar que cursaban alumnos internacionales de 36 países. Complementariamente, se seleccionan hasta 3 países por año para que presenten sus países en forma individual.

En 2019 Uruguay fue uno de los países seleccionados. Con el apoyo de la Embajada de Uruguay en Berlín y del Consulado de Uruguay en Hamburgo se realizó el evento en la Academia de Guerra de las Fuerzas Armadas de Alemania (*Führungsakademie der Bundeswehr*) que duró 4 horas. En un primer momento, cuando me informaron, pensé que se trataba sólo de una presentación, pero al correr los días fui dándome cuenta de la verdadera dimensión de las expectativas de la Academia, el dinero requerido y las coordinaciones necesarias. Finalmente, se logró presentar una muestra muy digna de Uruguay que incluyó presentaciones, videos, una propuesta gastronómica y cultural con platos típicos, vinos y una muestra de tango con una pareja uruguayo-alemana. A este evento concurrieron las principales autoridades diplomáticas de Uruguay en Alemania, así como altos jerarcas y varios Oficiales Generales de las Fuerzas Armadas de

Alemania. Un gran honor y también un gran desafío, dado que la elaboración de los materiales y la información de la presentación oral debía estar a la altura de un evento serio y muy valorado por la institución en donde me encontraba.

Hay algo de rebeldía en un uruguayo que sale a representar a la Armada y al país en el exterior y es que “a priori” frente a países con más recursos y peso internacional, nadie espera mucho de Uruguay. Es por eso por lo que, con humildad, tratando a todos por igual, sabiendo que uno está bien preparado y apretando los dientes, los uruguayos suelen hacer un muy buen papel, sorprendiendo a aquellos que no nos conocen. De alguna forma al recibir el premio “*Almirante Wellershoff*” al finalizar el curso en julio de 2020 esto se vio cristalizado. Este premio se entrega al mejor alumno internacional de la Armada y este año podemos decir con orgullo, que fue para Uruguay.

Esta experiencia única y enriquecedora a nivel personal y profesional. La incorporación de información técnica y específica, el contacto con una realidad, una cultura y una forma de entender el mundo muy distinta a la nuestra, me han permitido incorporar conocimiento y una mirada que sin duda, será de mucho provecho en las próximas Unidades dónde preste servicios y donde espero poder tener la oportunidad de generar un impacto positivo en la organización y en la gente.







República Oriental del Uruguay
Valor Suscripción y Venta Nacional
Número: \$250, Suscripción anual \$700,
Suscripción bi anual: \$1300
(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval
General French 1661 CP.11300 Montevideo - Uruguay
Tel.-Fax 26010203 int.136
secretaria@revistanaval.com.uy
Indicando nombre y dirección

ASPECTOS A CONSIDERAR EN PROYECTO HIDROVÍA RÍO URUGUAY

Por el Capitán de Navío (R) Yamandú FLANGINI

yef1935@gmail.com



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.

1. Obras

a. Las obras previstas en el Proyecto Salto Grande para la navegación que sobrepase la represa, consisten en un canal artificial que continúe el Canal Principal hasta un puente pasabarco y a continuación una esclusa. La realización de estas obras, debe ser considerada en el costo total del Proyecto.

b. Única obra realizada es la esclusa, de ella no se conoce si los elementos mecánicos, han sido realizados, ni si están colocados.

c. Las obras deberán dar paso a calados de 3.50 mts, según lo establece el Proyecto.

d. Al sur de la represa, entre los Puertos de Paysandú y Salto, existen 16 pasos con profundidades menores a 3.50, a considerar sus costos de dragado y posterior mantenimiento, en el cálculo final del Proyecto.

e. El canal artificial, el puente pasabarco y la esclusa, están ubicadas en el proyecto sobre la ribera argentina.

f. Al Norte de la represa, se deberá identificar un canal de navegación, atento a que las islas existentes en el río antes de la formación del embalse, constituyen bajos fondos. Visto la sumergida isla del Paredón, cuyo bosque aflora en aspecto de petrificación, puede suceder que otros casos no emergentes suceda algo similar, ya que no se desforestó a las islas, previo a la formación del embalse.

g. La cola del embalse, lugar donde la altura del agua natural ya no alcanza la profundidad de 3.50, se encuentra en proximidades del lugar donde sobre costa uruguaya desemboca el arroyo Itacumbú.

h. Para lograr la continuidad a una profundidad apta para calados de 3.50 existirían dos opciones:

(1) Dragar

(2) Construir una presa, en un sistema de presas escalonadas.

i. La opción de dragar, enfrenta lecho basáltico lo que representaría hacer como un cajón de piedra continuo por más de doscientos kilómetros, de unos 4 metros de profundidad, y un ancho de 60 metros aproximadamente. Su costo, es difícil de imaginar.

j. Opción realizar una represa, además de su costo, se deberá considerar las tierras sumergidas producto del embalse, sobre ribera uruguaya, más superficie sobre ribera argentina que es naturalmente más baja y parte en el territorio de Brasil, incluyendo el sector donde se encuentra la isla mal llamada Brasilera.

k. En este tramo de represa hasta Bella Unión para Uruguay, se deberán construir puertos aptos para cargas en Constitución, Belén, y Bella Unión, si es que se procura aprovechar el esfuerzo.

l. Se debe calcular hasta dónde llegaría el efecto de la altura de aguas, las dimensiones de la presa y el nivel de la inundación.

Es necesario tener en cuenta que el régimen de represas escalonadas, debe superar la descoordinación con los perfiles determinados para obras hidroeléctricas en el Alto Uruguay en el Acuerdo Argentino –Brasilero, que sitúa en Garaví, Roncador y San Pedro, pues estos proyectos, no tuvieron en cuenta un sistema de represas escalonadas, ya que tampoco incluyeron obras de navegación en las mismas.

m. Existe el Puente de Paso de los Libres, cuyo galibo deberá ser calculado para permitir el paso de las embarcaciones utilizadas para el transporte de carga, como así mismo la distancia entre pilares.

2. Aspectos jurídicos.

a. El Tratado de Límites del 7 de abril de 1961, tiene graves errores, que en un tratado

de límites, indenunciable, según la Convención de Viena, complica las situaciones a las que hay que dar soluciones.

b. La competencia sobre la navegación en el Río Uruguay, por Estatuto del Río Uruguay, corresponde a la CARU.

La CTMSG por convenio de 1946, solo tiene competencias sobre las obras de navegación del complejo hidroeléctrico, como así mismo, debió entregar sus competencias a CARU, lo que no se ha hecho, por considerar la obra inconclusa, justamente por no realizadas las obras de navegación.

c. Al Sur de la represa, de acuerdo al Tratado 1961, el límite coincide con el eje del Canal Principal. El tramo desde el Puerto de Salto a la Represa, no existe canal, incluso hay salto (Salto Chico), o sea, no está definido el límite y deberá acordarse en acuerdo de las Partes.

d. El principio universalmente aceptado, establece que lo previsto para el Canal Principal de un río, permanece si este es modificado por en un sector de forma artificial.

En el caso, el canal artificial, el Puente pasabarco y la esclusa, ubicadas hoy en territorio argentino, deberán compartir la jurisdicción tal como se aplica en el Canal Principal, (ver Estatuto) incluyendo la actividad de las autoridades de ambas Partes.

e. Al norte de la Presa, desde la Línea perpendicular Punta SW Isla Brasilera, hasta Represa Salto Grande, el límite determinado en el Tratado de 1961 es la Línea Media.

El Canal Principal que se determine en el hoy embalse, seguramente no será coincidente con la Línea Media, en muchos tramos quedará de un lado u otro, lo que hace necesario una determinación, o la navegación sería alternativamente en una jurisdicción y otra, que podría alterar áreas de soberanía, incluyendo el territorio insular.

f. Si se debe revisar el límite establecido por el Tratado de 1961, se deberá tener en cuenta, que el juego de hojas de los planos

de referencia definidos en el Art. 1ro. del mismo, no existen, ni existían en el momento de la firma del Tratado.

Varias hojas ya habían sido destruidas y dadas de baja por los años de la década de 1920, según consta en Actas del Servicio argentino, autor del levantamiento citado de 1905, en libros de la Sede de Concepción del Uruguay de Vías Navegables y Obras Portuarias de la República Argentina.

g. Uruguay con Brasil, no tiene definido el límite sobre el Río Uruguay, sector donde además se encuentra la Isla Brasilera.

Ese sector en un tiempo señalado como límite contestado (aquel cuya demarcación ha sido cuestionada por una de las Partes), en 1971 se gestionó el cambio de criterio, por Zona no delimitada, pues el Tratado de límites entre Uruguay y Brasil de 1851/2, no lo determina.

h. Si las aguas del embalse son elevadas desde la presa en Itacumbú, cubre territorios de Argentina, Brasil y Uruguay, obvio es que deberá llegarse a un Acuerdo sobre el tema.

I Si Uruguay, país de menor potencia, debe abrir sus Tratados de Límites, tanto con Argentina, como con Brasil, será una decisión muy difícil de asumir.

3. Aspectos geopolíticos.

a. Si se considera que el primer punto de posibilidad de cargas es Itaqui, por ser centro de producción arrocerá, no parece como probable que Brasil utilice una ruta, donde dicha carga deberá ser transbordada en puertos uruguayo o argentino.

4. Aspectos económicos.

a. Se debe considerar la totalidad de los gastos en obras y servicios que serán necesarios en la operativa del uso de la Hidrovía, en relación con los beneficios a producirse.

b. Costos de dragado y mantenimiento de 16 pasos identificados al Sur de la Represa de menor profundidad natural que la prevista en el proyecto de obras para superar la represa.

c. Costo de canal artificial como parte de las obras para acceder al norte de la represa (o viceversa), a sumar el Puente Pasabarco, y la unión final de la esclusa.

d. Remoción o dragados en tramo Represa Itacumbú, por islas sumergidas, y otros escollos a determinar.

e. Dragado desde Itacumbú al Norte o construcción de una represa. El dragado será en lecho de roca.

f. Cálculo de otra represa en sistema escalonado, a la altura del perfil seleccionado en San Pedro.

g. Puente Paso de los Libres, según sus medidas puede darse la necesidad de derribarlo y hacer uno apto.

h. En Uruguay, construcción de un puerto o terminal portuaria en Constitución, Belén y Bella Unión.

5. Aspecto operativo

a. A forma de referencia se toma una derrota de Itaqui a Nueva Palmira por la Hidrovía proyectada y su continuidad en buque de ultramar hasta el Puerto de Río Grande (Brasil). b. Barcaza fluvial de 60 mts eslora, 12 manga, 3.50 calado, carga 1500 toneladas.

Tren de 4 Barcazas con 6000 toneladas. Se considera este tren por sus dimensiones, y el tipo de navegación que debe realizar en aguas restringidas y con giros cerrados en tramos de riesgo por la presencia de lecho rocoso.

c. Distancia Itaqui- Puerto Río Grande por carretera o vía FFCC aprox. 715 Klms.

d. Distancia Itaqui por Río Uruguay, Río de la Plata y Océano, 1480 Klms. Velocidad promedio de 8 nudos fluvial, 16 nudos oceánica. Aprox 4 días, más tiempo de transbor-

do de fluvial a marítimo, en puerto p.e. Nueva Palmira 2 días, total de tiempo empleado 6 días, con condiciones extraordinariamente favorables, contra unas horas en unión terrestre carretero o FFCC.

e. Lugares de destino de exportaciones, muy alto porcentaje a Hemisferio Norte. La Hidrovía proyectada se navega en dirección Sur, luego hacia el Este y finalmente al Norte. O sea el mayor tiempo se navega en contramano del sentido hacia donde tiene el destino de las cargas.

f. Las barcazas que llegaron p.e. a Nueva Palmira, deben regresar a Itaqui con carga o tendrán un costo de navegar en lastre.

Las localidades en el recorrido de las barcazas, no presentan posibilidad de recibir

cargas que justifiquen su viaje de regreso. Ello implica un costo a sumar en la operación total.

g. Los costos de practicaaje o baqueano rigen con carga o en lastre.

Final.

Las consideraciones formuladas, no representan una postura contraria ni favorable al proyecto. De ellas si es posible considerar no necesario un llamado a consultoras pagas, hasta tener un claro panorama con opinión de reconocidos expertos nacionales, dispuestos a colaborar con el desarrollo del país.



DOS ADVERSARIOS DE PEDRO CAMPBELL

Por el Mg. Luis Fernando FURLAN



Magíster en Defensa Nacional. Licenciado y profesor en Historia. Profesor del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown" y de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES). Docente e investigador de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Ejerció docencia en Colegio Militar de la Nación, Escuela de Defensa Nacional, Universidad Argentina "John F. Kennedy" y Universidad del Salvador. Teniente de corbeta de la Reserva Naval (egresado del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown"). Autor de trabajos en Argentina y el exterior. Expositor en encuentros nacionales e internacionales. Miembro de instituciones nacionales y extranjeras de historia militar. Secretario del Instituto Nacional Browniano y Director de la Revista Del Mar.

Durante su aventurera e intensa vida guerrera en la comarca rioplatense, el coronel Pedro Campbell, principal referente histórico de la Armada Nacional de la República Oriental del Uruguay, sostuvo numerosos combates en las aguas de la cuenca del Plata. Son conocidas sus hazañas navales; su valentía, audacia y astucia en la lucha anfibia; y su lealtad hacia Artigas y la causa federal. Sobre dos particulares adversarios que se atrevieron a hacerle frente, dedicaremos las líneas que siguen.

EL BRAVO Y AGUERRIDO FRANCÉS

Nacido hacia 1780 en Francia, **Ángel Hubac** llegó al Río de la Plata a principios del siglo XIX. Al producirse en 1806 la ocupación británica de la ciudad de Buenos Aires, Ángel Hubac integró, en condición de "aventurero", el grupo de corsarios y marineros que, al mando del francés Hipólito Mordeille, llegó desde Montevideo para colaborar con la recuperación de la Capital virreinal y la expulsión de los invasores.

Hubac luchó en las jornadas que culminaron con la Reconquista de Buenos Aires (12 de agosto de 1806) y la derrota de los británicos. Luego de esos acontecimientos,

Hubac permaneció en Buenos Aires como alférez de Urbanos incorporado a la artillería. Aquellos combates de 1806 hicieron coincidir en un mismo escenario al francés Ángel Hubac y a un marinero irlandés de las fuerzas de la *Royal Navy* que operaban en torno a Buenos Aires: Pedro Campbell. Las vueltas del destino harán que ambos personajes vuelvan a encontrarse en bandos opuestos años después.

Durante los combates por la Defensa de Buenos Aires, el alférez Hubac volvió a luchar contra los invasores británicos: participó en el combate de Miserere (2 de julio de 1807), donde salvó la pieza de artillería a su cargo y la trasladó al Retiro; además, se halló presente en la jornada de la Defensa de Buenos Aires (5 de julio de 1807), que culminó con una nueva derrota y expulsión de los británicos. En los combates de la Defensa de la Capital porteña, Hubac fue herido de gravedad en su hombro derecho por un oficial británico, a quien, sin embargo, dio muerte con su trabuco. En mérito a su actuación en la Defensa, Hubac fue ascendido a teniente de Urbanos de artillería y destinado a prestar servicios en Montevideo. Luego regresó a Buenos Aires.

Entre febrero y agosto de 1808, Hubac tuvo diferentes empleos militares en la ciudad de Buenos Aires: fue reconocido como teniente del cuerpo de Patriotas de la Unión, y revistó como teniente de las Milicias Urbanas y luego como capitán Urbano de artillería.

Ángel Hubac adhirió a la Revolución que se produjo en Buenos Aires el 25 de mayo de 1810. Para apoyar la expedición del general Manuel Belgrano al Paraguay y combatir a las fuerzas navales españolas de Montevideo, la Junta de Gobierno porteña creó en la segunda mitad de 1810 la primera escuadrilla naval¹ y el 1 de febrero de 1811 designó a Hubac comandante de uno de sus buques, la balandra *Americana*.

A fines de febrero de 1811, con la escuadrilla de Buenos Aires ya en operaciones en el río Paraná, el comandante Ángel Hubac instaló en las barrancas de San Nicolás una batería de 4 cañones para proteger la costa y hostilizar a los españoles de Montevideo. Dicha posición y la tropa que la componía quedaron a cargo de Hubac, quien a su vez también ejercía el comando de la balandra *Americana*.

El 2 de marzo de 1811 se produjo el combate naval de San Nicolás. Durante la lucha, Hubac tuvo una gran actuación: su batería efectuó un intenso y permanente cañoneo sobre los buques españoles del capitán de fragata Jacinto de Romarate hasta agotar sus municiones (logró cuatro impactos en el casco y aparejo del bergantín *Cisne*, insignia de Romarate); además, solicitó a Azopardo que le facilitara un bote para acudir, en persona, a capturar dos buques españoles pero su pedido fue rechazado. El combate finalizó aquel mismo día, con la derrota de la escuadrilla de Buenos Aires.

En el proceso judicial que realizó la Junta Grande en Buenos Aires entre el 5 de abril y el 20 de mayo de 1811, con motivo de la pérdida de la escuadrilla vencida en San Ni-

colás, Ángel Hubac resultó absuelto de todo cargo, por haber desempeñado *su deber con valor, celo y actividad*².

Rasgos de la personalidad de Ángel Hubac se pueden apreciar en diferentes documentos de la época del combate naval de San Nicolás. Se lo muestra como un hombre de carácter fuerte, enérgico, valiente, obstinado y muy aguerrido. Juan Francisco Díaz (segundo comandante en la balandra *Americana*) relató que, ante una consulta a su superior inmediato en vísperas de la jornada de San Nicolás, Hubac le respondió *con su mal modo habitual acostumbrado*³. Azopardo⁴, Manuel Suárez (segundo comandante del bergantín *25 de Mayo*)⁵ y el mismo Díaz⁶ reconocieron la terquedad y la temeridad de Hubac al mantener el fuego con su batería aun cuando sus disparos no eran efectivos; al proponer ir personalmente en un bote a tomar al abordaje dos buques enemigos; y al solicitar con insistencia elementos para continuar el fuego artillero cuando ya estaba falto de municiones.

Luego de la derrota de San Nicolás, Ángel Hubac permaneció muy activo en Buenos Aires entre 1811 y 1812. Eran los tiempos en que las fuerzas navales españolas de Montevideo bombardeaban Buenos Aires y efectuaban incursiones hostiles en los ríos Paraná y Uruguay. Además de sus conocimientos de artillería, ya demostrados en la lucha contra los británicos (1806 y 1807) y en San Nicolás (1811), aportó ideas sobre el empleo de fuerzas del Ejército a bordo de los buques de guerra a manera de tropa embarcada, tal como lo manifestó en un Informe sobre ese tema que presentó, junto con otros marinos, a la Junta Grande el 28 de agosto de 1811⁷. Por esos años, al formarse una segunda y fugaz escuadrilla naval en Buenos Aires, Hubac recibió el mando de la goleta *Nuestra Señora del Carmen*; también realizó varias acciones de vigilancia, patrullaje y corso contra los españoles de Montevideo en

los ríos de la cuenca del Plata al mando de distintas embarcaciones (chalupa *Ladrona*, balandra *Mosca*, balandra *Bote Corsario*).

Ángel Hubac se incorporó a la Escuadra que al mando de Guillermo Brown realizó la Campaña Naval de 1814 contra Montevideo. Estuvo a cargo del falucho *San Luis* y luego pasó como teniente 2º a la sumaca *Santísima Trinidad*. A bordo de éste último buque, Hubac integró la escuadrilla que luchó en el combate naval de Arroyo de la China (28 de marzo de 1814), en el río Uruguay, contra los buques españoles de Montevideo del capitán de navío Romarate (el victorioso de San Nicolás), refugiados en aquel río luego de su derrota en Martín García (15 de marzo de 1814). Durante el tremendo combate en Arroyo de la China, Hubac tuvo que asumir el mando de la *Santísima Trinidad* a causa de la muerte de su comandante el capitán Tomás Notter (o Nother). La fuerza naval de Buenos Aires resultó finalmente vencida y tuvo que retirarse.

A las órdenes de Guillermo Brown, y ya como comandante de la sumaca *Santísima Trinidad*, Hubac participó en el bloqueo naval a Montevideo (impuesto en abril de 1814) y se halló presente en los decisivos combates navales del Buceo y Montevideo (16 y 17 de mayo de 1814), que determinaron la derrota de la escuadra española, la caída de la Plaza de Montevideo y el fin de la presencia hispánica en el Río de la Plata. Luego de la victoria, Hubac ascendió a capitán y en julio de 1814, al frente de una escuadrilla con su insignia en la *Santísima Trinidad*, escoltó hacia Buenos Aires a la rendida fuerza naval del capitán Romarate, acontecimiento que significó, de alguna manera, una suerte de desquite de las amargas jornadas de San Nicolás y Arroyo de la China. Hubac conservó el mando de la sumaca *Santísima Trinidad* hasta 1815.

Entre 1815 y 1819 Ángel Hubac comandó la escuadrilla directorial de Buenos Aires

durante las operaciones navales de la guerra civil del Litoral contra el jefe oriental y líder de la Liga de los Pueblos Libres José Gervasio Artigas y los caudillos que le respondían: Estanislao López (de Santa Fe) y Francisco Ramírez (de Entre Ríos). En esos años, Hubac ascendió a sargento mayor, teniente coronel y coronel, siempre al servicio de la Marina, y hasta se desempeñó como Comandante General de Marina interino.

Durante la guerra civil del Litoral, al mando de las fuerzas navales de Buenos Aires, Ángel Hubac realizó, siempre con el bergantín *Nuestra Señora de Aranzazú* como buque insignia, numerosas campañas en los ríos de la cuenca del Plata, especialmente en el Paraná: colaboró y brindó apoyo fluvial a los diversos Ejércitos porteños en operaciones en Santa Fe y Entre Ríos; bloqueó en distintas ocasiones los accesos a la ciudad de Santa Fe desde la boca del río Colastiné; e interceptó y dificultó las comunicaciones y los abastecimientos de los jefes federales en el río Paraná.

Fue en aquellos años de la guerra civil cuando Ángel Hubac, flamante comandante de la escuadrilla porteña, se reencontró con un contrincante de la invasión británica de 1806: el irlandés Pedro Campbell, ahora coronel, convertido en un verdadero “Almirante Gaucho”, mitad marino, mitad jinete, y que ejercía además el cargo de Comandante General de la Marina artiguista, al servicio igualmente de los caudillos de Santa Fe y Entre Ríos (hasta incluso con un breve paso como Gobernador Delegado de Corrientes).

Ángel Hubac se enfrentó a Pedro Campbell en diversas oportunidades en el río Paraná. Los combates más relevantes que pusieron frente a frente a aquellos valientes jefes navales se concretaron en la boca del río Colastiné durante los bloqueos navales porteños a la ciudad de Santa Fe (diciembre de 1818 y diciembre de 1819), como así también frente a Rosario, en el bloqueo a esa

ciudad por la escuadrilla de Campbell (enero de 1819).

En aquellos enfrentamientos, la escuadrilla porteña de Hubac, veterana de las luchas contra la Real Armada española de Montevideo, soportó los ataques de la polícroma y aguerrida fuerza naval de Campbell, una Marina a la usanza de la montonera del Litoral, compuesta básicamente por embarcaciones pequeñas, escurridizas y efectivas, tripuladas por aborígenes guaraníes y guaycurúes, gauchos, mulatos, esclavos y hasta algunos británicos, que portaban especialmente armas blancas (sables, lanzas o chuzos, facones, cuchillos, hachas, etc.) pero también pistola, fusil, trabuco y carabina, y cuyos métodos predilectos de lucha eran la búsqueda del abordaje a las naves enemigas y el combate cuerpo a cuerpo y al arma blanca. Hubac, ya más acostumbrado a las escaramuzas, las emboscadas y los golpes de mano al abordaje de Campbell, incluyó tropas milicianas en los buques de Buenos Aires para combatir con cierta paridad a los tremendos marinos montoneros del “Almirante Gaucho”.

La rivalidad cuasi épica entre Ángel Hubac y Pedro Campbell tuvo su final, entre dramático y heroico, en el combate naval de Colastiné, el 26 de diciembre de 1819. En dicho enfrentamiento, la escuadrilla de Campbell atacó al abordaje al buque insignia de Hubac, el bergantín *Nuestra Señora de Aranzazú*, y a los demás buques de Buenos Aires estacionados en la desembocadura del Colastiné para clausurar los accesos a la ciudad de Santa Fe. La lucha fue breve pero terrible, cuerpo a cuerpo, con intenso empleo de armas blancas, una verdadera carnicería. Las fuerzas porteñas lograron, luego de un enorme esfuerzo, contener y finalmente rechazar a las huestes de Campbell, quien se retiró con los pocos hombres que le quedaban, luego de pelear con bravura como un soldado más junto a sus aboríge-

nes y paisanos. Los de Buenos Aires habían triunfado, pero entre las numerosas víctimas se encontraba su comandante Ángel Hubac, quien terminó con sus dos piernas destrozadas (las cuales les fueron luego amputadas) y con más de treinta heridas de arma blanca en su cuerpo.

El coronel de marina Ángel Hubac fue evacuado a Buenos Aires. Allí murió el 18 de marzo de 1820 como consecuencia de sus heridas. Así terminó sus días aquel bravo y aguerrido francés, quien por su fuerte y enérgica personalidad, trayectoria militar y experiencia naval, constituyó un digno y respetado adversario del coronel Pedro Campbell.

UN ITALIANO EXPERIMENTADO Y PRAGMÁTICO

Manuel Monteverde nació en Italia hacia 1768. Con el grado de teniente 1º se incorporó a la sumaca *Itatí*, que formaba parte de la Escuadra de la Provincias Unidas del Río de la Plata comandada por Guillermo Brown. Así, Monteverde participó a bordo de la *Itatí* en el bloqueo a Montevideo (desde abril de 1814) y en los combates navales del Buceo y Montevideo (16 y 17 de mayo de 1814), que resultaron fundamentales para poner fin a la presencia de España en el Plata. Finalizada la Campaña Naval de 1814 contra Montevideo, Monteverde recibió su ascenso a capitán.

Entre 1814 y 1818 ejerció el mando de distintos buques: sumacas *Itatí* y *Gálvez*, polacra o cañonera *Murciana*, falucho *San Martín*, goleta *Santa Cruz*, cañonera *Navarra* y bergantín *Belén*. Por esos años, se incorporó a la escuadrilla directorial de Buenos Aires, que conducía Ángel Hubac, con la cual participó en la guerra civil del Litoral contra el jefe de los orientales José Gervasio Artigas (líder de la Liga de los Pueblos Libres) y sus lugartenientes los caudillos

Estanislao López (Santa Fe) y Francisco Ramírez (Entre Ríos).

Hasta principios de 1820, el capitán Manuel Monteverde sirvió a la Marina de Buenos Aires. En 1819, como comandante del bergantín *25 de Mayo*, luchó en el feroz combate naval de Colastiné (26 de diciembre de 1819) contra la escuadrilla montonera que mandaba Pedro Campbell; luego de esa acción naval, la escuadrilla porteña se retiró hacia el Sur y fondeó en Punta Gorda (Diamante, Entre Ríos), a la vez que se evacuó a Buenos Aires al coronel de marina Ángel Hubac (gravemente herido en combate). En esas circunstancias, Monteverde reemplazó a Hubac y asumió el mando de las fuerzas navales porteñas en operaciones en el Paraná; su insignia fue el bergantín *Nuestra Señora de Aranzazú*.

El 29 de diciembre de 1819, apenas tres días después de Colastiné, la escuadrilla de Buenos Aires del capitán Monteverde, fondeada en Punta Gorda, rechazó a las incansables fuerzas navales de Campbell, que habían vuelto a la carga para ejecutar otro de sus acostumbrados asaltos. Luego de ese encuentro, Monteverde mantuvo a la escuadrilla porteña en operaciones en el frente del río Paraná.

Durante enero de 1820, las respectivas fuerzas navales del capitán Manuel Monteverde y del coronel Pedro Campbell permanecieron fondeadas frente a frente, a escasa distancia una de otra, en las aguas del Paraná, sin entablar hostilidades. Fue en esos momentos, en que se generó un curioso intercambio de correspondencia entre ambos jefes navales: cada uno expresó y defendió su posición política y sus conceptos de Patria, a la vez que Campbell cuestionó la postura del Directorio y tentó a Monteverde a unir esfuerzos con él para enfrentar a quien consideraba el verdadero enemigo común: los portugueses del Brasil (que por entonces ocupaban la Banda Oriental, luchando con-

tra Artigas y amenazando el Litoral y el Río de la Plata), pero el comandante italiano rechazó las críticas al gobierno directorial de Buenos Aires y no aceptó la propuesta del marino irlandés.

Derrotado el Ejército del Directorio en la batalla de Cepeda (1 de febrero de 1820), en la cual Pedro Campbell tuvo una participación destacada, Manuel Monteverde se dirigió hacia el Sur con la escuadrilla porteña y dos días después fondeó en San Nicolás para auxiliar y embarcar hacia Buenos Aires a la infantería porteña del general Juan Ramón Balcarce que había evacuado el campo de Cepeda.

Por negociaciones derivadas del Tratado del Pilar (23 de febrero de 1820), el gobierno de Buenos Aires colaboró con el caudillo de Entre Ríos Francisco Ramírez (quien ya se presentaba como el más firme rival de Artigas) para desplazar la influencia artiguista en el Litoral y contener a los portugueses del Brasil. El coronel Pedro Campbell adhirió inicialmente al Tratado del Pilar pero luego lo rechazó al saber que Artigas no lo había aceptado.

El capitán Manuel Monteverde fue puesto al mando de una escuadrilla para llevar a Ramírez la ayuda militar porteña (armamento, vestuario, pertrechos, dinero). A esa fuerza naval la integraban los bergantines *Belén* y *Minerva*, la goleta *Invencible* y varios lanchones. El 3 de abril de 1820, zarpó Monteverde rumbo a Entre Ríos para cumplir su misión.

Fue en aquel momento cuando se produjo el cambio de actitud del capitán Manuel Monteverde en cuanto a lealtades políticas. Entre abril y mayo de 1820, ya en Entre Ríos, Monteverde no regresó a Buenos Aires una vez cumplida su misión (tal como se lo había ordenado el gobierno) y pasó a prestar servicios a las órdenes de Francisco Ramírez; así, por una mezcla de pragmatismo, oportunismo y preferencia política, Monte-

verde abandonó a la Marina de Buenos Aires y se convirtió en el comandante de las fuerzas navales entrerrianas.

El capitán Manuel Monteverde colaboró activamente con Francisco Ramírez en su lucha contra Artigas, la cual se extendió desde junio a septiembre de 1820. En sus operaciones fluviales, Monteverde trasladó en su escuadrilla a la infantería entrerriana hasta Esquina (Corrientes) para desde allí perseguir a las fuerzas artiguistas; por otra parte, desde las costas de Esquina, las fuerzas navales de Monteverde fueron hostilizadas por tropas de Artigas.

Durante aquellos acontecimientos, Pedro Campbell, con notable lucidez, fue consciente del aislamiento y de la debilidad de su escuadrilla ante las sucesivas derrotas de Artigas y la superioridad en embarcaciones, armamento y recursos navales de la escuadrilla entrerriana de Manuel Monteverde. Luego de una serie de amagues y de un verdadero “juego del gato y el ratón” en el río Paraná, Campbell se refugió con su disminuida pero valiente escuadrilla en el interior del río Corrientes para esperar a Monteverde y librar allí la batalla. La fuerza naval de Campbell se había convertido en el último baluarte de la causa artiguista.

El 3 de agosto de 1820 se produjo el combate naval en torno a la boca del río Corrientes, donde la escuadrilla de Entre Ríos comandada por el capitán Manuel Monteverde derrotó a la diminuta flotilla artiguista-correntina de Pedro Campbell, la cual terminó con sus 5 embarcaciones capturadas. Campbell y los suyos se retiraron a la ciudad de Corrientes, donde fueron apresados por las victoriosas fuerzas de Francisco Ramírez, quien llegó a la Capital correntina en agosto de 1820.

El bravo y astuto “Almirante Gaucho”, leal hasta el final a las ideas de Artigas, resultó totalmente vencido por el italiano

Manuel Monteverde, un adversario experimentado en la lucha naval, subordinado del Almirante Guillermo Brown, veterano de la Campaña Naval de 1814 contra la Real Armada Española y de la guerra civil en el Litoral, y a la vez pragmático, oportunista y flexible en materia de lealtades políticas y de conducción naval. En la decisiva jornada del 3 de agosto de 1820, la experiencia y el pragmatismo de Monteverde lograron doblegar la bravura y la lealtad de Campbell.

En septiembre de 1820 Artigas se asiló en Paraguay y desapareció definitivamente del escenario político del Litoral, en tanto que su ex subordinado y ahora vencedor Francisco Ramírez proclamó la República de Entre Ríos, integrada por Entre Ríos, Corrientes y Misiones, y quedó consagrado como el “Supremo Entrerriano”. En ese contexto, el capitán Manuel Monteverde, el adversario que finalmente logró someter al indomable coronel Pedro Campbell, se convirtió en el comandante naval de la flamante República de Entre Ríos y conductor de su escuadrilla. Campbell permaneció detenido en la ciudad de Corrientes y poco después fue remitido prisionero al Paraguay, donde el dictador supremo doctor José Gaspar Rodríguez de Francia le permitió instalarse en Villa del Pilar (Ñeembucú); allí vivió en paz, trabajando en su antiguo oficio de curtidor de cueros hasta su muerte en 1832.

Luego de la victoria sobre Artigas y su fiel “Almirante Gaucho”, Manuel Monteverde continuó prestando importantes servicios navales al “Supremo Entrerriano” durante la guerra que, desde abril de 1821, enfrentó a la República de Entre Ríos con Buenos Aires y Santa Fe. En mayo de 1821, la escuadrilla entrerriana de Monteverde transportó fuerzas de infantería al mando de los comandantes Romualdo García y Lucio Norberto Mansilla para tomar la ciudad de Santa Fe pero, no obstante el avance

exitoso de las fuerzas entrerrianas y ante la incertidumbre de apoderarse efectivamente de la Capital santafesina, la operación se suspendió y Monteverde se vio obligado a levantar el bloqueo y retirarse con las tropas embarcadas.

El 26 de julio de 1821, el río Colastiné fue una vez más escenario de un acontecimiento relevante. En esa fecha, una pequeña fuerza naval de Buenos Aires al mando de un todavía no muy conocido teniente Leonardo Rosales, se internó en el Colastiné para apoyar a la ciudad de Santa Fe e interceptar las comunicaciones fluviales enemigas y se enfrentó a la escuadrilla entrerriana que comandaba personalmente el capitán Manuel Monteverde, anterior jefe naval de Buenos Aires y camarada de Rosales en la Campaña Naval de 1814. El nuevo combate naval de Colastiné fue tan sangriento como los de años anteriores e igualmente decisivo: en la lucha, el teniente Leonardo Rosales, en singular y cuasi épico duelo personal con el capitán Manuel Monteverde, hirió mortalmente de un chuzazo en el abordaje al comandante naval de Entre Ríos, quien murió poco después.

La escuadrilla de Entre Ríos fue totalmente derrotada. El cuerpo de Monteverde fue enterrado en una isla cercana del río Paraná pero al mes siguiente del combate, el caudillo y hombre fuerte de Santa Fe Estanislao López trasladó su cadáver al cementerio de la Iglesia Matriz de la Capital santafesina, donde fue sepultado con honores. Manuel Monteverde, aquel italiano experimentado y pragmático, fue otro gran adversario de Pedro Campbell, a quien combatió desde las filas porteñas y entrerrianas, tal vez con más perspicacia que bravura, hasta lograr vencerlo definitivamente, algo que, en los duros e inciertos años de la guerra civil del Litoral, parecía prácticamente imposible.

PALABRAS FINALES

El francés Ángel Hubac y el italiano Manuel Monteverde fueron los principales adversarios del gran “Almirante Gaucho” irlandés Pedro Campbell. Con personalidades y perfiles diferentes, ambos jefes navales lucharon con denuedo para doblegarlo y se convirtieron, al igual que su contrincante irlandés, en protagonistas destacados y heroicos de las confrontaciones que ensangrentaron la región del Río de la Plata en las primeras décadas del siglo XIX.

FUENTES CONSULTADAS

ARGÜERO, Luis Eduardo. *Cielo al Tope*, cuarta edición. Buenos Aires, Instituto Browniano, 1994.

ARGUINDEGUY, Pablo E. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, tomos I y VI. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.

----- “La Comandancia de Marina de 1818 a 1825”. En: *Historia Marítima Argentina*, tomo V, capítulo XVI. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987.

CAILLET BOIS, Teodoro. *Historia Naval Argentina*. Río Santiago, Talleres Gráficos de la Escuela Naval Militar.

CARRANZA, Ángel Justiniano. *Campañas Navales de la República Argentina*, 2º edición, volumen I, tomos 1 y 2. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.

----- *Campañas Navales de la República Argentina*, 2º edición, volumen III, Notas Complementarias, tomos 1 y 2. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.

DESTÉFANI, Laurio H. *Los Marinos en las Invasiones Inglesas*. Buenos Aires, De-

partamento de Estudios Históricos Navales, 1975.

ENSINCK, Oscar Luis. *El río Paraná en nuestra historia*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1965.

Lecturas Seleccionadas. Historia Naval. Montevideo, Club Naval, 2007.

MARTÍNEZ MONTERO, Homero. *Armada Nacional. Estudio histórico biográfico*. Montevideo, Club Naval, 1977.

MITRE, Bartolomé. *Historia de Belgrano y de la independencia argentina*. Buenos Aires, Ediciones Anaconda, 1950.

MONTALBÁN, Cristina. “Don Pedro Campbell. Comandante General de la Marina Artiguista”. En: *Revista Del Mar* año LIII, N° 163, diciembre de 2008. Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano.

PATIÑO, Enrique; BERAZA, Agustín y ROMA, Luis. *Don Pedro Campbell. Comandante General de la Marina Artiguista*. Montevideo, Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos, 1983.

PELLIZZETTI, Bruno. *El Paraná en llamas*. Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 2002.

PICCIRILLI, Ricardo y GIANELLO, Leoncio. *Biografías Navales*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963.

RODRÍGUEZ, Horacio y ARGUINDE-GUY, Pablo E. *Nómina de Oficiales Navales Argentinos 1810-1900*. Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1998.

YABEN, Jacinto. *Biografías Argentinas y Sudamericanas*, tomos I y III. Buenos Aires, Editorial “Metrópolis”, 1938-1939.

NOTAS

1. La formaban la goleta *Invencible*, el bergantín *25 de Mayo* y la balandra *Americana*. Fue su comandante el teniente coronel de marina Juan Bautista Azopardo.
2. *Plaza de Buenos Aires, año de 1811-Contra los del combate de los Buques de Guerra en las aguas de San Nicolás de los Arroyos-Juez fiscal el Capitán de Cavallería (sic) efectivo D. José de la Peña y Zasqueta-Secretario D. Luis Argerich; subteniente de Granaderos de Fernando 7°*. Este Proceso fue reproducido de manera resumida en: Carranza, A. J. *Campañas Navales de la República Argentina*, 2° edición, volumen III, Notas Complementarias, tomos 1 y 2, p. 181.
3. *Relación de lo acontecido en San Nicolás de los Arroyos desde el día 25 de febrero hasta el 2 de marzo de 1811 que se concluyó la acción de los buques de la excelentísima Junta de Buenos Aires hallándome de segundo capitán de la balandra Americana*. Reproducida en: Carranza, A. J. *Ibidem*, p. 66.
4. *Diario del ataque de San Nicolás con las Fuerzas de Montevideo* (Diario de Azopardo). Reproducido en: Carranza, A. J. *Ibidem*, pp. 42-45.
5. *Relación de lo que ha acaecido de más notable desde que recibimos el chasque del comandante de San Nicolás con la noticia de la llegada de los buques de Montevideo a la capilla de San Pedro, hasta que se concluyó la acción del día 2 de marzo*. Reproducida en: Carranza, A. J. *Ibidem*, p. 64.
6. *Relación* ya citada. Reproducida en: Carranza, A. J. *Ibidem*, p. 68.
7. Reproducido en: Carranza, A. J. *Ibidem*, pp. 92-93.



FUE HISTORIA

Por el Contra Almirante (R) Hugo VIGLIETTI



Marino Militar retirado luego de 40 años de servicio. En sus últimos cargos fue 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. Ha escrito para publicaciones especializadas de Argentina, España y Uruguay y también una docena de libros en coautoría y en solitario; entre ellos “De Corazón Celeste, Diego Lugano y Sudáfrica 2010”, publicado por Editorial Planeta en 2011 y “Entre libros y deportes”, que publicado en 2015 fuera traducido al inglés y al portugués. En el género de relato corto ha obtenido distinciones en concursos literarios dentro y fuera de fronteras.

Siento un sudor frío. Las imágenes que veo son de espanto. Las calles de la ciudad, siempre llenas de gente y bullicio, están desiertas. Parece una ciudad conquistada, donde campea a sus anchas un enemigo invisible. La gente está escondida en sus hogares. Tras una puerta, agazapada frente a una pantalla, una familia escucha cuántas personas han muerto hoy. Tras otra puerta hay un anciano en el suelo cuya vida se apagó en soledad. A lo lejos, el ruido de una sirena acompaña una ambulancia llegando a la emergencia de un hospital. En la entrada, alguien vestido con un traje que parece de astronauta elige quién puede ingresar para recibir ayuda y quién debe morir. Veo un barco envuelto en una gran nube. Viene del frío y tiene un rumbo sin destino. Es todo surrealista... Veo una luz, una mano tendida, una esperanza... Siento un grito insistente... Alguien me llama y me abraza... Y entonces abro los ojos...

—Steve, Steve, despierta, fue solo un sueño —dice Aovana mientras acaricia mi rostro empapado de angustia.

—No fue un sueño —le contestó.

7 de enero de 2020, Estrecho de Gerlache, aguas antárticas.

El buque avanza lentamente rodeado de pequeños icebergs y trozos de hielo que parecen acariciar sus costados. Aguas calmas, viento suave y un cielo inmaculado donde el sol brilla iluminando plenamente los curiosos contornos de la costa. La Península Antártica se alza altiva en su esplendor ante los ojos de los turistas que se agolpan en las plataformas de observación del crucero. Por donde miren, la vista es espectacular. Es una sinfonía de colores entre el celeste del cielo, el blanco nevado de los picos de formas caprichosas y glaciares que caen al mar con increíbles tonos de turquesa, efecto de las capas de hielo acumuladas durante siglos. Sí, sin duda la Antártida es un lugar con magia.

En el Puente de Mando, el Capitán, consciente de estar en uno de los puntos más relevantes del viaje, mantiene una velocidad de avance lenta. Desea aprovechar la ventana meteorológica de calma, algo atípico en estas aguas. La Antártida se ha caracterizado desde siempre por mostrar sus caras extremas, una naturaleza prístina y bellísima que alterna con feroces tormentas de nieve, lluvia, frío y sobre todo vientos. La Antár-

tida es tan hermosa como traicionera. En el Puente todos los sensores, muchos de ellos duplicados, están prendidos y atendidos permanentemente.

No obstante, hay algo que el Capitán no puede imaginar, un peligro más grande que las tormentas y el clima extremo de esas aguas. Un peligro que ni él ni su tripulación ni el más moderno de sus radares podría detectar. Mientras tanto, los pasajeros ajenos a las tribulaciones del Capitán, siguen disfrutando un viaje de ensueño a bordo del Crucero “Greg Mortimer”.

11 de marzo, Ginebra, Suiza

La OMS, Organización Mundial de la Salud, en su Sede central de Ginebra, a través de su Director General, Tedros Adhanom Ghebreyesus, declara que el coronavirus COVID-19 pasa de ser una epidemia, a tener el status de pandemia.

“La OMS ha evaluado este brote durante los últimos días y estamos profundamente preocupados, tanto por los niveles alarmantes de propagación y gravedad, como por los importantes niveles de inacción. Es por ello que hemos decidido decretar el estado de pandemia” declara el Director confirmando una alerta mundial.

Más de 7.000 personas de 150 países que trabajan para la OMS en oficinas de diferentes regiones, difunden el preocupante mensaje de alarma en el mundo. La propagación del virus comienza a ser un problema grave en varios territorios. Las reacciones gubernamentales son diversas, desde el confinamiento total en China hasta la ausencia de medidas iniciales en el Reino Unido. Países reconocidos por su tradición democrática y de consulta científica como los anglosajones, están tomando decisiones erráticas, lo cual desemboca en fuertes críticas de sus sociedades. El virus ha llegado ya a 110 países y el número de personas infectadas en el mundo supera los 118 mil, de los cuales 4.281

fallecieron. El continente más afectado es Asia, donde China tiene casi 81.000 contagiados, siguiéndole Corea del Sur e Irán. En Europa, es Italia el más castigado, pues supera los 10.000 contagios en una muy preocupante curva de crecimiento exponencial.

24 de marzo, a bordo del “Greg Mortimer”, proximidades de Islas Malvinas.

El itinerario original tenía previsto desembarcar en Port Stanley/Puerto Argentino y efectuar varias actividades. Las Malvinas o Falklands, según Argentina o Reino Unido, son un archipiélago de islas que configuran un territorio no autónomo bajo administración del Reino Unido desde 1893, pero reclamado por Argentina.

El Dr. Mauricio Usme de nacionalidad colombiana, el médico contratado por la Compañía para el Crucero “Greg Mortimer”, ve como sus peores temores se hacen realidad. Usme, casado y con tres hijos, especializado en Medicina de Emergencias, había viajado desde Medellín hacia Ushuaia para embarcar en el crucero rumbo a la Antártida, contratado por la empresa propietaria del buque “Aurora Expeditions”.

Ahora está atendiendo al primer pasajero con fiebre y síntomas respiratorios. Lo medica y pensando en el virus, activa el protocolo de aislamiento. Sabe que a bordo hay muchos mayores de 65 años, el grupo etario más vulnerable y también personas con antecedentes de problemas respiratorios y diabéticos, grupo más vulnerable aún. Habla con el Capitán y llena como es debido el formulario requerido por las autoridades de la Administración de las Islas Malvinas. Como consecuencia, las autoridades insulares niegan el permiso de desembarco, aduciendo que no tenían capacidad hospitalaria suficiente en caso de propagarse la cantidad de gente con síntomas.

En ese momento ya Argentina y Chile han cerrado sus fronteras. Los pasajeros re-

ciben información de “Aurora Expeditions” comunicándoles que las autoridades de la isla les obligan a una cuarentena de 10 días a muelle sin nadie infectado para recién allí poder desembarcar. Consideran que esa es una opción francamente mala pues ya ha entrado el otoño y las condiciones meteorológicas para la navegación en esa zona, se volverán cada vez más difíciles. Informan que el buque se dirigirá hacia Montevideo, donde el mar estará más calmo y tendrían también mejor conectividad para los vuelos de retorno a sus hogares al desembarcar.

Se dispone que todos los pasajeros deberán permanecer aislados en sus camarotes para poder comprobar al llegar a Montevideo que es un buque sano. No se mencionan infectados a bordo, ni casos de enfermedad. Algunos sospechan. El drama comienza.

26 de marzo, Montevideo, Prefectura del Puerto de Montevideo.

Existen convenios internacionales que regulan todos los aspectos de la navegación marítima comercial, incluyendo las entradas a puertos y las autoridades marítimas en cada país. Uruguay ha signado esos convenios y ejerce la Autoridad Marítima a través de la Prefectura Nacional Naval, componente orgánico de la Armada Nacional. Prefectura a su vez, trabaja en coordinación permanente con varios organismos que intervienen a la hora de permitirse las entradas y salidas de embarcaciones a nuestros puertos.

El Prefecto del Puerto de Montevideo, Capitán de Navío Wilson Espíndola mira con preocupación la información que le han remitido junto a la solicitud de ingreso al puerto capitalino del Crucero “Greg Mortimer”. Por un Decreto vigente desde el año 1959, la solicitud de ingreso se acompaña de varios formularios. Uno de ellos es el testimonio de “Libre Plática Sanitaria” y otro la “Declaración de Sanidad a bordo” con el “Medical Log”. Estos formularios deben in-

dicar la existencia o no, de personas con problemas sanitarios en el buque e incluso los tratamientos recibidos por esos eventuales enfermos en los días previos a la llegada a puerto. El Capitán del Crucero y su Médico encargado, en forma honesta informaron de varios pasajeros con fiebre y con síntomas tales como molestias de garganta, tos e IRA (Insuficiencia Respiratoria Aguda), a quienes se había aislado a bordo.

En Uruguay hasta el momento la curva de contagio no muestra el aumento exponencial de otros países ni se han producido aún fallecimientos, pero igualmente continúan aumentando los contagios que llegan a 238.

El Prefecto se comunica con la Administración Nacional de Puertos y con el Departamento de Vigilancia de Fronteras, dependiente del Ministerio de Salud Pública. La Ing. Química Raquel Ramilo, Directora de esta última repartición, considerando el escenario mundial de la pandemia y la situación en nuestro país, es contundente: el “Greg Mortimer” no puede entrar a puerto. Por razones humanitarias, dada la situación de una navegación prolongada desde la Antártida y la necesidad de reabastecimientos entre otras cosas, se le autorizará a fondear en cercanía del puerto en la llamada Zona de Fondeo y Servicios. Se determina también que nadie podrá desembarcar ni embarcar salvo expresa autorización y que, en caso de requerirse una evacuación médica, se estudiará la gravedad del paciente que deberá ser fundamentada por el médico a bordo y la imposibilidad de tratarlo en el buque.

27 de marzo, a bordo, cercanías del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo.

En el Puente de Mando del “Greg Mortimer” el Capitán del buque divisa claramente el Cerro de Montevideo, referencia de todos los navegantes en la zona. Desde sala de radio llega una confirmación, temida pero esperada: no se ha conseguido autorización

para que el buque entre a Puerto y atraque. Como contrapartida se les ha dado un área en cercanías del Puerto, donde el crucero podrá fondear a la espera de nuevas comunicaciones. No es poca cosa, el Capitán recuerda que en las Islas Georgias del Sur ni siquiera les fue permitido fondear.

Los pasajeros alojados más a proa (parte delantera del barco) sienten el ruido de los grilletes de cadena cayendo al mar cuando el buque deja caer el ancla y fondea. Miran hacia el Norte y ven un horizonte de líneas irregulares de edificios. En realidad, lo que desean ver es un horizonte de esperanza. Varios han entrado en cuadros depresivos. El médico no da abasto y los oficiales y tripulantes redoblan esfuerzos para ayudar.

Las noticias que reciben de Australia agregan dramatismo a la situación. El promedio de contagios diarios es de 360 personas y ya han superado los 3.000 positivos, entre ellos Tom Hanks y su esposa en Queensland. Se informa que han fallecido ya 13 personas a causa del virus.

Dramas peores se viven en otras importantes ciudades del mundo. Las redes muestran videos de camiones refrigerados recolectando cadáveres en un hospital de Queens, Nueva York, Estados Unidos. En Guayaquil, Ecuador, las morgues, funerarias y hospitales colapsan, se ven cadáveres en las calles y cuerpos sin identificar. Son escenas que parecen extraídas de una película de terror.

—Control Montevideo, aquí buque “Greg Mortimer”. Informo fondeado en Latitud 35° 02’ (S) y Longitud 056° 03’ (W), con 103 tripulantes y 114 pasajeros a bordo.

—Buque “Greg Mortimer” aquí Control Montevideo, recibido. Permanezca en escucha en Canal 16 internacional.

Con este breve diálogo el Crucero informa a la Autoridad Marítima de Uruguay

que había procedido de acuerdo con las directivas recibidas, fondeando en cercanías del puerto capitalino. La incertidumbre de pasajeros y tripulantes crece, la angustia también.

31 de marzo, a bordo del “Greg Mortimer”, horas de la mañana.

Las comunicaciones entre los ciudadanos australianos arden. La pregunta recurrente a la Cónsul refiere al cierre de fronteras de Uruguay para ellos y ella les contesta que el cierre es temporal, pero además no afectará los eventuales corredores sanitarios para desembarcar y acceder a los vuelos. Varios le agradecen su preocupación. Un pasajero cuyo balcón da hacia el mar, escribe que le gustaría ver Montevideo; un pasajero de la otra banda (costado) saca una foto de la costa y la comparte. Otro, ubicado en un camarote interior muestra su desolación por llevar varios días sin ver luz natural y sueña con volver a sentir el viento en la cara. El aislamiento es duro. La comida ya no ofrece variedad y está limitada a los servicios de desayuno, almuerzo y cena.

Steve y algunos compatriotas piden calma. Señalan que están cerca de un puerto que les permite mantenerse allí, comentan que Australia se comporta de manera similar con otros cruceros que están en sus aguas y que es natural que todos los países tomen sus recaudos. Steve menciona que los diplomáticos están trabajando y hay que darles tiempo. Muchos comienzan a apreciar sus palabras de mesura y sentido práctico. La Cónsul refuerza el pedido de calma y les asegura que el Embajador está en contacto con las autoridades de Uruguay y Australia, que en breve podrían tener novedades. Les asegura que quienes precisen remedios los recibirán. Varios pasajeros, entre ellos Aovana, insisten en mantener la prudencia y la calma, en fortalecerse y alentarse como grupo y ser positivos para ayudarse mutuamente.

Sobre el mediodía, el Capitán es informado de que uno de los pasajeros requiere sí o sí, atención médica de un escalón superior. Se trata de un hombre de 69 años, australiano, Karl Schurr, que presenta complicaciones respiratorias en aumento. El test que se le había practicado a bordo dio negativo para coronavirus, pero su sintomatología era consistente con el virus. El Capitán del Crucero, procede a requerir apoyo para una evacuación médica a través de su Agencia. En todas sus comunicaciones, avisa con sinceridad que es un posible caso de coronavirus. Las horas pasan y ni los prestadores de servicios médicos en tierra ni las lanchas de tráfico acceden a los requerimientos del buque. Paralelamente el estado del paciente empeora y el Capitán toma la decisión de activar el mecanismo que los hombres de mar conocen universalmente cuando hay vidas en riesgo en el mar: pide auxilio al MRCC Uruguay (por sus siglas en inglés Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar).

31 de marzo, Área Naval del Puerto de Montevideo, MRCC Uruguay.

El pedido de auxilio del “Greg Mortimer” dispara todas las alarmas en la Armada y varios mecanismos entran en acción a la vez. El Capitán de Fragata Artigas Zorrilla, Jefe del MRCC Uruguay, activa los procedimientos de Búsqueda y Rescate y manda alistar la Lancha “Isla de Flores” de guardia SAR (Search And Rescue). Por otro lado, el Capitán de Navío Daniel Di Bono lleva adelante las coordinaciones con otras instituciones del Estado moviéndose en esa delgada línea que separa jurisdicciones entre lo que es un incidente de búsqueda y rescate en el mar y una evacuación médica. Habiendo cierre de fronteras se suceden comunicaciones con los Ministerios de Defensa Nacional, de Salud Pública, de Relaciones Exteriores, Vigilancia Epidemiológica y Sanidad de Fronteras, entre otros organismos. Final-

mente, algo decide la situación: hay una vida en peligro en el mar y la Armada atenderá el requerimiento del Capitán.

20 minutos después de recibido el aviso, la Lancha comunica que está lista a zarpar, pero hay un inconveniente nada menor: no existe equipamiento médico a bordo, adecuado para la protección de la tripulación. La Armada lo había encargado días atrás, pero los procedimientos de compra llevaban su tiempo y aún no había llegado. Se le requiere ese equipamiento a la Agencia Universal Shipping que atendía al crucero y la respuesta es inmediata: los equipos llegan en una hora.

Desde el MRCC, la Dra. Ana Mieres, encargada de la consulta radiomédica, se enlaza directamente con el Capitán del buque e intercambian información. Esta profesional, con varios años de experiencia en incidentes de búsqueda y rescate y un apellido de varias generaciones en la Armada, había trabajado desde semanas antes con el grupo de profesionales que lideraba el Dr. Miguel Asqueta en el Ministerio de Salud Pública y tenía claros los protocolos que deberían aplicar para la prevención de contagios. Junto con el médico que embarcaría, el Dr. Daniel Leal, proceden a darle a la tripulación un briefing de seguridad médica y supervisan el equipamiento personal. Tienen el mismo nivel de protección que usan los médicos intensivistas, todos con mamelucos protectores, antiparras, caretas protectoras faciales, mascarilla quirúrgica y doble par de guantes.

31 de marzo, Área Naval del Puerto de Montevideo, Dársena Fluvial.

Atracada en tercera andana, junto a los buques grises de la Flota de la Armada, la Lancha de Salvamento ROU51 “Isla de Flores” está lista a zarpar. Esta lancha había sido incorporada por la Armada Nacional dos años atrás, proveniente de la Asociación Alemana de Rescates de Náufragos.

Su casco blanco lleva escrito en letras negras grandes la palabra SAR. Tripulada por seis hombres a quienes se suma un médico, ha participado ya de varios incidentes marítimos. Aun así, esta misión que cumplirán ahora es absolutamente distinta: no enfrentarán una tormenta ni mares embravecidos, no deberán navegar horas buscando un punto en un ancho mar. Tan solo deberán abarloar (posicionarse junto) a un crucero y desembarcar un pasajero. Lo que en teoría parece muy sencillo, encierra en cambio un peligro distinto y desconocido.

El Comandante, Capitán de Corbeta Ángel Cedrés, joven pero curtido en millas navegadas, explica a los tripulantes su idea de maniobra. Les recalca las medidas de seguridad. Todos son conscientes de que debe haber un estricto cumplimiento de estos protocolos para evitar un posible contagio, pues al estar confinados en los 23 metros de eslora (largo) largo de la Lancha, un descuido podría llegar a disparar un brote a bordo, que luego podría escalar al resto del Área Naval. Pregunta si alguien tiene dudas y ve en todos, la misma cara de resolución. Para la Armada el cumplimiento de los convenios internacionales que el país firmó para rescates en el mar, es algo sagrado y el pedido de auxilio será atendido. Son las 15.20 horas y la lancha zarpa.

Ya saliendo por el través de escolleras confirman que el trasbordo será difícil. Olas de 2 y 3 metros de altura y un fuerte viento con rachas de 35 nudos (65 Kms. por hora) desde el Este, zarandean la embarcación. El Comandante se enlaza directamente por un canal de radio VHF (en inglés, muy alta frecuencia) con el Capitán del Crucero y coordinan la maniobra. El buque grande, manteniendo el fondeo, maniobrá con motores para que la lancha se posicione por su banda de sotavento (hacia donde va el viento) y pueda operar al abrigo relativo de viento y mar.

A medida que se van acercando, la elegante figura del buque se agranda y las conversaciones se van apagando. Actualmente Uruguay tiene 338 personas infectadas y el número sigue en ascenso constante. Las informaciones extraoficiales daban cuenta que al Crucero no le había sido permitido atracar en tres países por tener contagiados con COVID-19 a bordo. Es una sensación rara acercarse a lo que podría ser un buque envuelto en una nube de invisibles microbios. Hay una cuota de aprensión en todos, piensan en el riesgo de contagio, en sus familias, pero nadie duda.

Son las 16.40 y ambas embarcaciones están casi juntas. La lancha parece un pequeño bote al lado del Crucero. Hay una diferencia superior a los cuatro metros entre las cubiertas de ambas embarcaciones, pero el “Greg Mortimer” tiene una puerta lateral apenas por encima de la línea de flotación, donde ya se encuentra el pasajero enfermo, acompañado por tripulantes del Crucero. Surge un inconveniente: al ser embarcaciones de muy distinto porte, los cabos (cuerdas de amarre) que desde ambos extremos de la lancha, se pasan al crucero no tienen cómo ser sujetos desde diferentes puntos en la cubierta del buque grande. Ambos se afirman al mismo punto y eso, sumado a las olas, impiden que el Crucero y la Lancha puedan mantenerse juntos de manera estable. El trasbordo se dificulta sensiblemente y el Jefe de Máquinas, Teniente de Navío Félix Moreno apoya al tripulante que situado en la banda, espera el embarco del evacuado. En proa (parte delantera de la embarcación) el Contramaestre, Cabo de Segunda Carlos Arnal, otro curtido hombre de mar, junto con un marinero, aferran las defensas y el cabo delantero. El Dr. Leal junto al restante tripulante, serán los encargados de recibir y sujetar al evacuado cuando logre dar ese paso para trasbordar. Todos esperan el momento adecuado. El doctor mira atentamente y siente temor por

el resultado. No obstante, la “Isla de Flores” es muy marinera y el Comandante maniobra bien. Hay un momento en que los astros se alinean y el pasajero es trasbordado y fuertemente sujeto. Son las 16.45 y la lancha abre distancia para retornar a Base.

Con el clásico gesto de puño en alto y pulgar levantado el capitán del Crucero saluda y luego por radio reitera su agradecimiento. Mientras navegan rumbo al Puerto, a bordo de la Lancha de Salvamento, el Dr. habla con el pasajero. Se entienden en inglés; el médico confirma los datos clínicos y le habla pausadamente buscando su contención física y emocional. Karl agradece una vez, dos veces, esboza una sonrisa al decir que este buque se mueve más que el otro, pero por las dudas, enseguida aclara que está feliz de ir hacia tierra. Se mantiene tranquilo.

Sobre las 18 horas ya con las últimas luces, la Lancha atraca en la rinconada de Dársena 1, entre los muelles 2 y 3. En tierra está el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jorge Wilson, recibiendo con indisimulado orgullo a su gente, junto a autoridades y trabajadores del puerto y de la salud. Todos guardan una prudente distancia. El enfermo desembarca junto a su pequeño tubo de oxígeno y se despidе mirando agradecido al tripulante que lo ayuda a desembarcar, “*una mirada asustada*” contaría luego el marinero. Sube a la ambulancia que lo trasportará con sirena abierta al Hospital Británico. Al otro día entrará en coma y comenzará una larga lucha contra la enfermedad que terminará con final feliz, cuando parta sano hacia su país el 8 de junio, más de dos meses después.

El Comandante de la “Isla de Flores” lo ve partir en la ambulancia y mentalmente le desea suerte. Mira a su tripulación sintiéndose feliz y satisfecho, sintiendo esa honra silenciosa que otorga ayudar a alguien en situación difícil en el mar. También los tripulantes comparten ese sereno orgullo. Lo que

no saben es que en días siguientes tendrán más misiones similares.

En el Puente del buque, el Capitán sueco se enlaza con la Doctora uruguaya:

—Muchas gracias por su asistencia y apoyo Doctora.

—De nada Capitán, haremos los máximos esfuerzos por apoyar a su buque, aunque la situación sea difícil.

—Sí, es una situación difícil, pero gracias a su asistencia para atender la urgencia con ese paciente en estado crítico, pudimos desembarcarlo. Sin vuestra ayuda hubiéramos tenido una situación catastrófica a bordo. Todo lo mejor para usted.

—Haremos lo mejor que podamos siempre. Es difícil pero no imposible. Cuidese. Lo mejor para usted también.

3 de abril, Río de la Plata.

Nuevamente la Lancha de Salvamento “Isla de Flores” respondiendo a otro pedido de evacuación, se dirige hacia el “Greg Mortimer”. La situación meteorológica es más benigna, pero como contrapartida, la situación sanitaria es más difícil. Desde temprana hora el Capitán del Crucero había activado a través del MRCC el requerimiento de evacuación. Ya en enlace directo con la Dra. Ana Mieres, le había confirmado que se trataba de una pasajera australiana, la Sra. Rosemary Paget de 75 años, que tenía coronavirus y presentaba un cuadro respiratorio de severas complicaciones con neumonía y ambos pulmones comprometidos. El Capitán pedía por favor apurar la maniobra pues temía por un desenlace fatal. Requería asimismo un filtro especial para mejorar la respiración a Rosemary, si llegaba a agravarse durante el traslado. La Armada no tenía este material, pero en el corto tiempo que demoró la embarcación en estar lista para zarpar, la directora técnica de Sanidad Naval, Doctora Vaucher, logró conseguirlo.

El Comandante, urgido por la gravedad del cuadro, navega a máxima velocidad las 19 millas que separan al buque del puerto. El trasbordo se realiza con suma precaución habida cuenta de la edad avanzada de la pasajera.

Finalmente, la Lancha retorna a puerto y en el muelle, otra ambulancia recibe a la evacuada para trasladarla al Hospital Británico, donde Rosemary también libraría otra larga batalla. Su esposo, Graham, también una persona mayor, cirujano jubilado de 76 años, permanece a bordo del Crucero envuelto en una tristeza desolada. Días después sería autorizado a desembarcar por razones humanitarias y permanecería al lado de su esposa en el Hospital durante casi tres meses.

En días siguientes el país y la Armada en general y la Lancha en particular, comienzan a recibir mensajes de agradecimiento de las Embajadas y Consulados de Australia, EE.UU., Nueva Zelanda, Reino Unido y más allá de formalidades, en redes, sobre todo en Instagram, donde numerosas personas agradecen los gestos humanitarios. En uno de ellos, la Embajadora de Canadá acreditada ante nuestro país, Joanne Frappier, escribiría semanas después: *“Ahora que todos los canadienses están a salvo en Canadá y viendo todo lo que se ha logrado, quisiera también reconocer la contribución de la Armada de Uruguay. Silenciosa, profesional y atenta a las necesidades de las personas enfermas. ¡Esto fue lo que vi! ¡Gracias!”*.

4 de abril, Área Naval del Puerto de Montevideo.

La Lancha SAR “Isla de Flores” se apronta a zarpar nuevamente con rumbo al “Greg Mortimer”. Un nuevo pedido de auxilio los llevará a trasbordar del crucero a una mujer de nacionalidad británica, de 64 años, con sintomatología respiratoria grave que requiere de urgente atención hospitalaria.

En esta oportunidad embarca en la Lancha otro médico. Normalmente el servicio de guardia SAR tiene dos profesionales de la medicina, uno presente y otro a la orden. En este tercer requerimiento de evacuación, el segundo médico, Dr. Andrés Oribe estaba a la orden y por tanto fuera de Base, pero insiste en embarcar. Es una experiencia que quiere vivir, en lo humano y en lo profesional. El Dr. Leal que tenía ya numerosas misiones, incluyendo navegaciones a la Antártida, comprende y le da su aprobación siempre que llegara a tiempo. Oribe logra llegar minutos antes que la Lancha zarpe y embarca. Desde la cubierta del buque vecino, la Dra. Mieres y el Dr. Leal le actualizan la situación de la enferma y le dan las recomendaciones finales.

La evacuación se realiza exitosamente. Una vez más la tripulación siente tranquilidad por el deber cumplido y proceden a la larga tarea de desinfección. Los mamelucos, tapabocas y guantes son descartados y puestos en una bolsa roja que cerrada herméticamente será enviada al Hospital Militar para su procesamiento como residuo biológico contaminado. Las antiparras y caretas son desinfectadas con alcohol. Desembarcan sin tocar igualmente a nadie, mientras una brigada de desinfección se encarga de la limpieza del buque utilizando alcohol 70 y amonio cuaternario. La Lancha luego quedará 24 horas con todas las aberturas abiertas ventilando, mientras tanto la tripulación se dirige a las duchas de la Base. En el muelle se forma un natural corredor de distanciamiento con quienes circulan, varios pulgares levantados les saludan. Cumplieron nuevamente. Habría más.

6 de abril, Miami, EE.UU.

El Crucero “Coral Princess” consigue autorización para atracar en el Puerto de Miami, bajo estrictas medidas de seguridad sanitaria. Lleva a bordo 1.020 pasaje-

ros y 878 tripulantes. Dos de sus pasajeros murieron a bordo por el coronavirus y hay numerosos infectados. Se suma de esta manera a otro crucero, el “Zaandam” que dos días antes había obtenido permiso de la Autoridad Marítima para atracar finalmente en Fort Lauderdale. Tenía ya a bordo cuatro fallecidos por el virus. Ambos buques llevaban días pidiendo apoyo, según informa “La Prensa Austral” de Chile.

8 de abril, Río de la Plata.

Los pasajeros ven venir lanchas y llevarse evacuados. Reciben información, pero nada confirmatorio de eventuales desembarcos y vuelos de retorno. La preocupación sigue en aumento y con ellos varios cuadros de severa depresión.

Un nuevo pedido de auxilio es requerido desde el “Greg Mortimer” y allá va la Lancha “Isla de Flores”. Desde el Puente de Mando, el Comandante mantiene el rumbo de acercamiento en un día que se presenta más calmo. Seguramente la maniobra se facilitará; espera que salga bien una vez más. Mientras busca en el horizonte la figura del Crucero recuerda otros incidentes de búsqueda y rescate que vivió. Es consciente de que es una de las tareas más importantes que realiza la Armada, las más de las veces en forma silenciosa. Es su trabajo y conoce los números, sabe que solo el año pasado se asistieron a 515 personas y 142 embarcaciones. Desafortunadamente, no siempre con final feliz. Como escribió Arturo Pérez Reverte: *“El mar esconde a un viejo canalla, peligroso y taimado, cuya aparente camaradería solo acecha el momento de asestar un zarpazo”*. Recuerda unos años atrás cuando participó en la búsqueda de naufragos del “Stellar Daisy” un granelero surcoreano de 312 metros de eslora (largo). El buque naufragó casi en medio del Océano Atlántico, lejos, pero en área de responsabilidad uruguaya. En efecto, Uruguay suscribió com-

promisos internacionales dentro del marco de la Convención sobre el Derecho del Mar, el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solás) y el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamentos Marítimos. Concretamente la Convención estipula que *“todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz”* y los países se comprometen a garantizar la adopción de medidas para el rescate de personas que estén en peligro en el mar. En nuestro país el organismo responsable por la Búsqueda y Rescate en el Mar es la Armada Nacional y allá fue el ROU04 “Artigas” el buque multipropósito de la Armada, rumbo a un hipotético punto en medio del océano. Demoró 8 días en llegar a la zona, mientras el MRCC Uruguay coordinaba con buques mercantes que cruzaban la zona. También había ayudado un avión de EEUU y un buque argentino que zarpó en apoyo, pero no pudo llegar al lugar. Durante 5 días, lo máximo que le permitió su autonomía, considerando que pondría otros 8 días en volver, el “Artigas” rastreó la zona, fueron casi 2.000 millas navegadas. El carguero se había partido literalmente al medio con apenas tiempo de radiar el SOS. Aparecieron tres de sus cinco balsas, pero el balance final fue de solo dos sobrevivientes rescatados, de los 24 que tripulaban el buque.

Los recuerdos del Comandante se interrumpen al aproximarse al Crucero. En efecto, el buen tiempo ayuda y el trasbordo se realiza sin inconvenientes. Se trata de una pareja neozelandesa. Él, Bronwyn Ellis, confirmado con coronavirus y complicado. Su esposa Colleen, asintomática, a quien la Cancillería y Salud Pública han permitido desembarcar para acompañar a su esposo. Se trata, obviamente, de pequeños gestos humanitarios para personas de edad avanzada, solas y muy lejos de su hogar.

Una hora y 20 minutos después, el pasajero desembarca con ayuda y es conducido en silla de ruedas, para ser trasladado por una ambulancia junto a su esposa. El Comandante ordena “listo máquinas” y los motores se apagan.

10 de abril, Montevideo, Muelle “C” del Puerto. “El mejor viaje de tu vida”.

La hora de entreluces les regala a los pasajeros y tripulantes del “Greg Mortimer” la maravillosa vista de un atardecer, ingresando a un puerto que por fin los recibirá. Después del rechazo de varios países, después de días, que parecieron siglos, de angustia e incertidumbre mirando desde lejos los contornos de la ciudad, hoy la ven acercarse a sus ojos, como abriendo sus brazos en forma de cobijo. La entrada al Puerto de Montevideo es hermosa, pero hoy, para la gente a bordo, esa hermosura se sublima con un sentimiento de gratitud. Quienes tienen sus camarotes en la banda de babor, ven la imagen dominante del Cerro de Montevideo y los buques fondeados en el antepuerto. Los que están en la banda de estribor ven la operativa del muelle de contenedores y los edificios de la ciudad donde sobresale la figura altiva del Palacio Salvo. En la Escollera Sarandí, un pescador cansino que desafía al frío del otoño, acompañado por un perro fiel, responde una y otra vez los saludos de la gente de ese barco que pasa, sin entender mucho porque todos lo saludan con tanta euforia.

Steve sabe que ya está todo firmado y el desembarco y viaje a Australia es un hecho, pero la angustia vivida lo hace sentir como si no quedara resto emocional en su interior. A esa altura el trauma acumulado había sido muy significativo y de alguna manera, hasta tenía una sensación de descreimiento por lo que podría llegar a ser otra decepción. Pronto reconocería ese pensamiento como un error. Sobre la Rambla Portuaria y sobre los muelles alcanzan a ver uruguayos saludán-

dolos... Saludándolos moviendo sus manos en el aire, haciendo gestos de ánimo con el puño cerrado, en una especie de celebración que ciertamente ni Aovana ni él terminan de entender. Venían en un barco infectado, eran un riesgo para la salud y les parecía surrealista la forma en la cual los uruguayos les estaban dando la bienvenida al puerto.

En los balcones de sus camarotes los pasajeros están emocionados y cruzan mensajes de alegría y se hablan con sus vecinos de cabina. La mayoría sabe que partirá en horas, los pocos que quedarán a bordo saben que su vuelo es también inminente. Los tripulantes tienen la promesa de una atención. Todos están felices. En un balcón una pareja improvisó con una sábana blanca un gran cartel que mantienen extendido. Lleva escrito solo dos palabras en mayúsculas: “GRACIAS URUGUAY” y bajo esas palabras el dibujo de cuatro corazones pintados de amarillo. Es una foto que recorrerá el mundo, formará parte de innumerables videos y erizará pieles de todos los colores.

En el Puente de Mando, el Capitán Joachim atiende las sugerencias del Práctico de Puerto uruguayo, que enfundado de pies a cabeza en un traje protector le indica la maniobra para llegar al muelle de atraque. La elegante figura del “Greg Mortimer” se va aproximando al muelle “C” donde la Prefectura del Puerto de Montevideo y la Administración Nacional de Puertos han determinado el lugar. Los Ministerios de Asuntos Exteriores y de Salud Pública han coordinado los detalles y el protocolo a seguir. Ese es el punto de mejor accesibilidad del Puerto para la rápida salida del convoy sin interferencias con la operativa portuaria. Prefectura, en coordinación con la ANP, han vallado el muelle y definido un área de exclusión que contempla un lugar cercano para la prensa y para quienes no tienen que ver directamente con la maniobra. Se trata de dar seguridad y minimizar riesgos de contagio, por lo que

nada ha quedado librado al azar. Autoridades y funcionarios de los Ministerios involucrados, se mueven en el muelle ultimando detalles. Varios ministros están también presentes en el muelle.

Son las 18.54 horas cuando el Crucero atraca por fin. El Prefecto se comunica por radio con el portón de acceso Yacaré donde lleva ya un rato formado y listo el convoy de vehículos que trasladará a los pasajeros australianos y neozelandeses hacia el aeropuerto. Cuatro grandes ómnibus se posicionan en los lugares indicados en el muelle, paralelos al buque. Son autobuses cómodos, del tipo de transporte turístico de la empresa EGA. Parece una ironía, pero en la puerta de acceso cada ómnibus tiene pintado el slogan de la empresa: *“El mejor viaje de tu vida”*... Seguramente si los pasajeros pudiesen entender el texto, coincidirían.

A bordo, todos están listos. Han recibido previamente las instrucciones, se han vestido con la ropa adecuada y llevan sobre mano el equipaje que pueden portar. El Crucero parece haberse iluminado con sus guirnaldas a pleno para despedir a los pasajeros y sus luces dibujan en el puerto un marco de brillo apropiado para la escena. Madge sale del camarote y se siente extraña. Esa cabina fue su prisión, pero a la vez su refugio durante las últimas tres semanas. Cierra la puerta y camina sola, al principio pensando si realmente se juntará con Jesz en el avión. A través de las mascarillas reconoce algunas caras conocidas, de gente con quien generó unos profundos lazos de unión y ya no se siente en soledad.

Uno a uno los pasajeros comienzan a desembarcar lentamente, todos con tapabocas y guardando distancias. Aquellos que dieron negativo al COVID-19, embarcan en el primer ómnibus, aquellos positivos de riesgo bajo van al segundo, los positivos de riesgo medio al tercero y en el cuarto bus, embarcan los pasajeros COVID-19 positivos

de riesgo alto. Aovana desciende lentamente por la escala del crucero. Elegante, lleva su hermoso cabello moreno peinado hacia atrás y sujeto por una moña castiza. Detrás baja Steve, su metro ochenta y cinco de altura carga una mochila en la espalda y dos bolsos, uno en cada mano. Es de noche, pero lleva puesto un gorro deportivo, Una ligera confusión lleva a mover el primer ómnibus cuando aún no habían embarcado todos los negativos, entre ellos Aovana y Steve, pero prestamente se soluciona.

Los últimos en bajar son los pasajeros graves que requieren mayor asistencia. Baján asistidos, en sillas de ruedas, y suben directamente a las ambulancias. Ellos están vestidos con traje protector y no llevan bolsos, sino tubos de oxígeno: pelean por su vida. Finalmente, todos se acomodan y el convoy se pone lentamente en movimiento rumbo al aeropuerto.

10 de abril, Rambla de Montevideo, cuando los sentimientos mandan.

Es casi medianoche cuando el convoy deja la Rambla Portuaria para enganchar con el mojón del kilómetro 0 de la Rambla Sur. Adelante van vehículos policiales con sus luces titilantes y sirenas encendidas para abrir el paso. Casi es innecesario pues entre la hora tardía y el confinamiento voluntario en que se encuentra Montevideo, prácticamente no hay tráfico. Entre cada ómnibus va una ambulancia, atrás más vehículos policiales y moviéndose en paralelo varias motos también de la policía. Es una fila de aproximadamente 400 metros que se mueve en bloque y a velocidad lenta. Al principio, los pasajeros ven los anodinos muros de la terminal de contenedores y del Dique Mauá, pero a medida que avanzan comienzan a advertir los edificios de la Embajada Americana, la Sede del Mercosur, el Parque Rodó, el verde del Club de Golf, una ciudad que, aunque no conocen, sienten que les gusta.

Hay algo más que comienza a llamarles la atención... gente en la calle... pese a la hora, al clima fresco de la noche y al confinamiento, ven gente que parece que saludaran al paso de los ómnibus... Al principio no lo pueden creer, pero cuando ven más y más personas saludando, se dan cuenta de que es por ellos... gente que agita banderas de Uruguay, también ven una de bandera de Australia, más gente... cuando llegan a Punta Carretas y Pocitos desde varios balcones se repiten los saludos... más banderas... un joven saluda mostrando una camiseta del equipo nacional australiano de rugby, los famosos "Wallabies"... la emoción termina de apoderarse de esos extranjeros sorprendidos por el cariño que les muestra un pueblo que no conocen... ven parejas arrimarse, ven familias... Aovana le señala a Steve la figura de un muchacho joven que agita frenéticamente una bandera... ambos se miran con ojos vidriosos, se abrazan y dejan correr libremente las lágrimas. Es un llanto de emoción, de sorpresa, de reconocimiento y cariño a ese pueblo solidario.

Madge, la esposa de Jesz Fleming, sentada en el ómnibus, está particularmente emocionada. Su esposo había sido uno de los evacuados. Ella temió por su vida y ya le había confirmado, que gracias a una notoria mejoría, iría directamente al aeropuerto a juntarse con ella para el viaje de retorno. Comentaría luego para un video de la BBC de Londres: *"Nuestro viaje del barco al aeropuerto de Montevideo, fue una de las experiencias más conmovedoras de mi vida, ir por esa carretera en medio de la noche y ver a toda esa gente saludando y aplaudiendo mientras pasábamos fue increíble"*. Ann Smith, otra de las pasajeras, diría: *"La evacuación fue como la escena de una película, había muchos uruguayos ondeando banderas en la calle y desde sus balcones a altas horas de la noche, deseo con ansias volver a Uruguay para poder agradecerles*

en persona", Richard Clement comentaría: *"Ciertamente no esperaba escuchar voces de aliento. Habíamos escuchado que otros barcos habían intentado entrar en otros puertos y que diferentes poblaciones habían realizado demostraciones para evitar que los pasajeros de crucero entrasen, y entendíamos por qué sucedía esto"*, en Uruguay la historia fue distinta.

Otros pasajeros escribirían luego mensajes elocuentes. Por ejemplo, Robyn Mundy: *"La inmensa amabilidad de ese país para con todos nosotros en el MV Greg Mortimer durante nuestro turbulento tiempo, refleja a la humanidad en su forma más bella e inspiradora... Nunca olvidaré ese tránsito y ver la fila de gente local saludando y vitoreando, deseándonos lo mejor. Eso me hizo llorar. Uruguay siempre tendrá un lugar en mi corazón"*. Brad y Benit Richards: *"Lloramos lágrimas de alegría con la recepción que recibimos cuando estábamos llegando al muelle, así como cuando estábamos en el autobús rumbo al aeropuerto. Ver a la gente en las calles saludando con sus manos y banderas, aplaudir, vitorear, era exactamente el tónico para levantar nuestros espíritus mientras partíamos de esas hermosas costas"*. Christine y Danny Cocks: *"Nuestro viaje por el corredor sanitario fue una experiencia que jamás olvidaremos. Estábamos conmovidos de que los uruguayos nos saludaran y vivaran al pasar, e incluso vimos una gran bandera australiana agitada por un grupo de personas. Nos emocionamos e impresionamos con la amabilidad y generosidad del pueblo uruguayo"*. Jan Richards: *"El pueblo de Uruguay nos mostró una amabilidad y un apoyo imposible de retribuir durante estos tiempos difíciles para todos nosotros... me sentí muy emocionado de dejar ese hermoso país y viendo a la gente que se alineaba en las calles para decirnos adiós con pancartas y mensajes amables... mi gratitud*

eterna a un país que tiene a la gente más amable, generosa y compasiva que he conocido”.

Al llegar al mojón del kilómetro 22, previo al Arroyo Carrasco, el convoy con su gente emocionada, deja la rambla montevideana para ingresar a los accesos al aeropuerto. Llegan y se dirigen directamente a pista donde el vuelo sanitario coordinado por el Gobierno Australiano ya los está esperando. Inicialmente se aproximan las ambulancias y el primero en bajar para abordar el avión es Jesz. Los funcionarios y el personal de la salud que acompañaron el convoy, junto a los pisteros del aeropuerto conforman un heterogéneo e informal grupo de despedida y entonces ocurre algo inesperado que también daría luego la vuelta al mundo mostrando un hermoso gesto de reconocimiento fraterno. Jesz Fleming, que había pasado 12 días internado en el Hospital Británico y ahora ansiaba reencontrarse con su esposa, baja de la ambulancia que lo trajo del hospital con un pequeño bolso, pide permiso y lo deja un instante en el vehículo, mira hacia donde están los uruguayos saludándolo a la distancia y entonces se agacha, apoya sus rodillas y manos en tierra y a través de la mascarilla besa el suelo uruguayo. Se levanta con las dificultades propias de la edad, de la convalecencia y del incómodo traje protector y llevándose ambas manos a la boca saluda a quienes tiene enfrente, que no conoce y seguramente jamás conocerá. Conmovidos, todos le devuelven el saludo y lo aplauden, varios lloran. Luego le diría a la BBC: *“Me agaché y me arrodillé, hice lo que el Papa haría, besé el suelo en agradecimiento a esa maravillosa gente”.*

El primer ómnibus con los pasajeros negativos llega y se dirige a la escalera delantera del avión y los pasajeros comienzan a descender. Los otros tres ómnibus se aproximan por la puerta trasera de la aeronave que, en su interior, tiene una división que

separará a los contagiados del resto. Lentamente los pasajeros van descendiendo y caminando los escasos metros que les separan del avión, lo van abordando. Manos que se agitan y, tras las máscaras ojos vidriosos aún sensibilizados por las escenas del trayecto. Steve recordaría luego ese momento, como un instante de solemnidad, en que dejaba una tierra hospitalaria y se sentía impotente para demostrar su agradecimiento. Madge logra ver a Jesz saludándola frenéticamente desde una ventanilla y siente un enorme alivio. Sube tambaleante la escalerilla, derramando lágrimas de alegría, y aunque el viaje aún no comenzó, siente que todo está a punto de terminar y que tendrá final feliz. Alguien se aproxima al último australiano en embarcar y le entrega una bandera nacional. Su esposa, Chris Bodger escribiría luego: *“Cuando mi esposo estaba a punto de abordar el avión en Montevideo, un uruguayo, obviamente de la gente oficial se le acercó, se dirigió a él en español y le entregó una hermosa bandera uruguaya. Él se sintió sorprendido y emocionado por esta acción, que reflejó la amabilidad y el orgullo con el que el pueblo uruguayo nos ayudó a conseguir el retorno a casa. Enmarcamos esa bandera y la colocamos en nuestra casa como un maravilloso recuerdo”.*

Son la 01.40 de la madrugada y el avión levanta vuelo. Aovana y Steve están tomados de la mano y miran desde lo alto las luces de una ciudad desconocida que aprendieron a amar. No hablan, están con los sentimientos a flor de piel, vuelven a su país. Bajo ellos, Montevideo brilla en su confinamiento nocturno. El avión pone rumbo al Aeropuerto Internacional Tullamarine, en Melbourne y romperá el récord del vuelo más largo hecho por este tipo de aeronave al recorrer 12.408 kilómetros en 16 horas y 9 minutos. Se cierra una etapa que dejará huella en muchos espíritus.

13 de abril, Área Naval del Puerto de Montevideo.

Nuevamente la lancha de rescate “Isla de Flores” parte hacia el “Greg Mortimer”. La situación es distinta a los primeros casos de dos semanas atrás. Ya la tripulación de la lancha se maneja con otra soltura con los trajes de protección personal y también hay otra tranquilidad, pues la situación en el Crucero parece controlada. Esta vez, a bordo va el Dr. Gerardo Monzón.

Llegan al crucero y comienza la maniobra; las defensas amortiguan los golpes de ambas embarcaciones. Tras varios intentos logran trasbordar al tripulante, que inmediatamente es trasladado al interior de la lancha. El Comandante mira hacia el buque y ve caras expresivas en varios ventanales. Sabe que un grupo grande de pasajeros ya fue desembarcado unos días antes y a través de un vuelo humanitario había llegado a Australia y Nueva Zelanda. Pero hay otro grupo de pasajeros para quienes el drama continúa. Distingue angustia en varios rostros. No desearía estar en su lugar.

En esta oportunidad el trasbordo es de un miembro de la tripulación de nacionalidad indonesia, Rohmat Nurhidayat de 39 años y también con COVID-19 y complicaciones respiratorias. A las 16 horas atraca en Dársena 2 y desembarca al tripulante que, asistido en silla de ruedas y con oxígeno, es trasladado al CASMU.

Al mismo tiempo el Canciller de la República tuitea que, de los cinco pasajeros que estaban internados, dos recibirán el alta médica en breve. Todas las personas que fueron evacuadas por la Lancha de la Armada salvarían sus vidas. Un matrimonio australiano, Tracey y Tamara, escribieron al partir “Hace poco más de un mes comenzaron nuestras vacaciones de ensueño en la Antártida. Allí pensamos que íbamos a aprender mucho sobre su vida salvaje y el séptimo continente.

En cambio, aprendimos lecciones sobre la compasión, la empatía y cómo la generosidad y el amor de los demás pueden nunca ser infravalorados. Agradecemos al gobierno de Uruguay por permitirnos anclar en alta mar... Tener su apoyo y el de la Armada nos hizo sentir más seguros y menos preocupados por nuestra salud y nuestro viaje. Es un crédito para su Armada por cómo vinieron a nuestro rescate y nos ofrecieron atención médica y esperanza, a pesar del riesgo para su propia salud y seguridad. Incluso en nuestro último día anclado frente a la costa de Montevideo, el buque de la Armada trajo sonrisas a nuestras caras... El mundo es un lugar asombroso lleno de gente hermosa, muchos de los cuales los hemos encontrado estando en Uruguay... Nuestro amor y gracias a todos”,

14 de abril, “El viaje de los condenados”.

La situación de los cruceros en el mundo impacta, rompe los ojos por lo dramático: hasta seis mil pasajeros permanecen a bordo de ocho cruceros que aún navegan por el mundo. No es difícil imaginar los dramas que existirán dentro de esos buques, devenidos en versiones modernas de “El viaje de los Condenados”, aquella famosa película británica sobre un episodio real de la 2ª Guerra Mundial. Han pasado meses del inicio de la pandemia, en tierra la gente muere de a miles por día y a bordo de muchos buques hay gente confinada coexistiendo con infectados sin poder desembarcar.

“Al menos 6.000 pasajeros permanecían en el mar al 9 de abril a bordo de cruceros, en medio de un creciente escrutinio sobre la reacción de esta industria ante la pandemia de coronavirus (COVID-19), luego de producirse decenas de muertes de pasajeros a bordo y después de desembarcar de estas naves. Según Cruise Mapper, al menos ocho buques permanecen en el mar con pasajeros, incluyendo una nave en la que 128 per-

sonas han dado positivo por coronavirus”, informó The Guardian.

Los brotes de COVID-19 en los cruceros suponen un riesgo de rápida propagación de la enfermedad», advirtieron los Centros para el Control de Enfermedades (CDC) de los EE.UU. en una guía que prohíbe a quienes desembarcan de cruceros, tomar vuelos comerciales regulares. El organismo contabilizó 28 cruceros que habían reportado brotes de COVID-19 y que usaron puertos estadounidenses.

El 4 de febrero, se conoció el brote a bordo del «Diamond Princess» atracado en Japón y que a la larga cobró 10 vidas. Después de que los CDC desaconsejaron los viajes en crucero el 8 de marzo, al menos seis cruceros con brotes de coronavirus zarparon desde EE. UU., incluidos dos que lo hicieron después de la declaratoria de pandemia de la OMS.

Al 9 de abril los cruceros «Pacific Princess», «Queen Mary 2», «Arcadia», «Astor», «Magnifica», «Columbus», «Costa Deliziosa» se encontraban navegando alrededor del mundo con un total de al menos 6.362 pasajeros.

El Dr. Peter Chin-Hong, experto en enfermedades infecciosas de la Universidad de California en San Francisco, pidió al gobierno de los EE.UU. elaborar un plan para permitir el desembarco seguro de los pasajeros de los demás buques: Tener cruceros «vagando por el mundo ahora mismo es completamente irresponsable», dijo. (Fuente: www.datasur.com en su versión para Latinoamérica).

En días siguientes se sabría de más fallecidos a bordo de diferentes buques en el mundo. Ello lleva a apreciar más aún, el humanitario tratamiento de Uruguay hacia el Crucero “Greg Mortimer” y la eficiencia de todos los profesionales involucrados en los trasbordos, desembarcos, corredores, traslados y atención médica de sus pasajeros y tripulantes. Los efusivos agradecimientos

de estos últimos enorgullecerían al país todo y permitirían escribir una página de brillo y humanidad en las relaciones internacionales de nuestra República.

22 de mayo, Puerto de Montevideo, Zarpada definitiva del “Greg Mortimer”.

Parte el “Greg Mortimer”. Han pasado casi dos meses de su llegada a nuestras aguas, envuelto en un nimbo de incertidumbre, virus y con 217 almas sumidas en una angustia sin futuro cierto. En la escala del buque, el Capitán Joachim Saterskog en su impecable uniforme azul marino, saluda al Canciller Ernesto Talvi que fue a despedir al buque. El Capitán reitera las palabras de agradecimiento que ha hecho llegar a varios uruguayos con los que intercambió mensajes en estos largos días. Nadie como él para evaluar en su justa medida el formidable balance final de su estadía en un puerto al que nunca antes había visitado y al que jamás olvidaría. En el mar, más aun en la Antártida, lejos de puertos y muelles, puede haber muchas personas cuya opinión importe, el Navegante, el Médico, el Ingeniero Jefe de Máquinas, pero hay solo una persona que tomará las decisiones. Es el Capitán. Su autoridad está incluso por encima de cualquier orden que reciba de su Armador, Compañía o empleador. Así está establecido legal y universalmente, porque en los momentos difíciles, jamás podrá tener prevalencia una orden dada tras un escritorio, que la realidad que afronta el marino en su elemento. Él es el máximo y último responsable. Él sabe que será juzgado con escarnio en caso de error y que si acierta, simplemente habrá cumplido con su deber. También sabe que en los momentos críticos toda la tripulación lo mira a él y espera por su decisión. Y la decisión la tomará en soledad. Es lo que se conoce como la soledad del mando. Las decisiones que debió tomar en el mar, en soledad, desde el momento en que se detectó el primer caso de fiebre en plena Antártida, fueron durísimas. Hoy la sombra

del tripulante que sucumbiera a la enfermedad pesa sobre él, pero su dolor es mitigado al pensar en todas las vidas que contribuyó a salvar, en toda esa gente que en este mismo instante, está en sus hogares sanos y felices.

En su despedida le menciona al Canciller que está deseando ver a su familia, sus tres hijos y su esposa a quien no ve desde casi 6 meses atrás. Le menciona también que llevará por siempre a Uruguay en su corazón. Se levanta la escala, los cabos se recogen a bordo y el buque comienza a separarse del muelle. Una bandera color amarillo flamea en su mástil. Es “Quebec”, que en el Código Internacional de Señales significa “buque sano”. Su zarpada está alejada del glamour que suele acompañar la partida de un crucero. No hay turistas apoyados en las barandas de sus balcones con máquinas fotográficas. Apenas 23 personas han quedado a bordo de las 217 que llegaron el 27 de marzo a las cercanías del puerto capitalino. Son el puñado de oficiales y tripulantes que llevarán el buque a su nuevo destino, Las Palmas de Gran Canarias, donde esperará hasta que la pandemia permita futuros movimientos.

Ernesto Talvi, tuitea: *“Es un momento muy emotivo, porque de alguna manera todos los uruguayos abrazamos, cobijamos y cuidamos a todas estas personas. Muchos uruguayos trabajaron para que pudiéramos darles la atención que se merecen, pero quiero destacar los que para mí son los hé-*

roes de esta historia los médicos y laboratoristas que fueron en un buque de la Armada para atender cuando todo era un caos. Mi reconocimiento especial a todos ellos”.

Tampoco olvida el Capitán aquel primer contacto que tuvo con la Dra. Ana Mieres de la Armada, cuando no lograba que evacuaran a Karl Schurr, el australiano que estaba en situación crítica y gracias a esa evacuación, luego de 9 días en coma y dos meses internado, logró salvar su vida. Se despiden telefónicamente y la conversación tiene un final emotivo:

–Le deseo buenos vientos y mares calmos Capitán, un viaje seguro y tranquilo de vuelta a su hogar. Cuidese.

–Una vez más, gracias por su apoyo Doctora. Zarpo con mi buque sano y sabiendo que mi tripulación queda segura en buenas manos, gracias a vuestra fantástica hospitalidad. Nunca la olvidaré a Ud. y al pueblo uruguayo, que supo darle tanta calidez y humanidad a mis pasajeros y tripulación. Espero volver a verla algún día en diferente situación.

El Crucero pasa por el través de escolleras y transita el canal de salida del Puerto de Montevideo. El mar está sereno y el sol brilla envuelto en el celeste pálido del otoño. El Capitán desconoce si el destino lo volverá a traer a estas aguas. Mira agradecido la ciudad recostada a la costa y luego fija su vista en el horizonte.

La presente historia ha sido escrita recogiendo pasajes del libro “GRACIAS URUGUAY” del autor, publicado por Ediciones Cruz del Sur, en noviembre de 2020. El libro relata desde dentro, las vivencias de cuatro matrimonios australianos embarcados en el “Greg Mortimer” y dos Doctoras en Medicina uruguayas que están dando la batalla en primera línea de combate a la pandemia. En la página de agradecimientos de dicho libro, además de reconocer la colaboración de las personas reseñadas en el texto, también se agradece en lo atinente a la Lancha de la Armada y de Prefectura, a los CCAA Otto Gosweiller y José Elizondo, y los CCNN Francisco Risso y Javier Schiaffino, y en los créditos fotográficos a Relaciones Públicas de la Armada.

Recibimos y publicamos



ASOCIACIÓN CF RAMIRO JOUAN DE EX ALUMNOS Y AMIGOS DE LA ESCUELA NAVAL

PERSONERÍA JURÍDICA OTORGADA EL 30 DE ABRIL DE 2008

Consideraciones discrepantes con la iniciativa de una eventual mudanza de las Unidades asentadas en el Área Naval Miramar.

En virtud de lo establecido en el Artículo 2 de su estatuto la Asociación CF Ramiro JOUAN, mandatada por la decisión adoptada en la Asamblea General convocada a tales efectos, entiende pertinente y necesario plantear a las autoridades nacionales la preocupación y discrepancias existentes con respecto a la iniciativa de mudar la Escuela Naval, mediante la solicitud de entrevista con el Señor Presidente de la República y la entrega del presente documento donde se plasman en líneas generales los motivos que dan origen a esta iniciativa.

Cuando al ponerse en consideración la posibilidad de mudar el patrimonio existente en el Área Naval Miramar se hace referencia únicamente a la Escuela Naval se está simplificando y minimizando, seguramente por desconocimiento, la real dimensión de la acción que se pretende emprender y por ende la afectación y alcance que la misma traerá como consecuencia de su ejecución. No solo la Escuela Naval se encuentra asentada en el predio que seguramente busca ser enajenado, lo que a lo largo de décadas se ha ido consolidando en ese lugar es un polo educativo que puede ser definido sin temor a excesos, como un Campus Universitario que de hecho probablemente sea además el único en toda la República.

Allí funcionan:

- El instituto de enseñanza terciaria naval, formador de marinos militares desde 1907.
- El instituto de enseñanza terciaria marítima, formador de marinos mercantes desde 1916.
- El Bachillerato Naval, liceo público N° 98 desde 1978.
- La Escuela de Guerra Naval, instituto de post grado con actividades educativas para militares y civiles.
- Un centro de enseñanza de cursos OMI, reconocido por la Organización Marítima Internacional.
- El Complejo Deportivo Naval, con la imprescindible piscina cerrada para quienes desarrollarán su vida de trabajo en el mar. Canchas y gimnasios que no solo apoyan a los alumnos propios, sino a instituciones educativas civiles de la zona, autofinanciando su funcionamiento.
- Un complejo de laboratorios que incluye el vital "Simulador de Navegación".

Realidad y logros. Este vasto entramado de centros educativos, se basa en un formidable equipo docente. Ese profesorado y esas instalaciones han permitido que la Escuela Naval obtuviera:

- El Premio Nacional de Educación.
- El reconocimiento de la Organización Marítima Internacional, como centro de enseñanza marítima oficial en la región y factor sustancial por el cual Uruguay está incluido en la importante Lista Blanca de países de OMI, con el consecuente beneficio para nuestros puertos y transporte marítimo.
- Certificación de calidad en la gestión educativa a nivel nacional según las normas UNIT-ISO 9001.
- Certificación de calidad en la gestión educativa a nivel internacional según normas AENOR-ISO 9001.
- Licenciaturas de post grado para Marineros Militares.
- Licenciaturas de post grado para Marineros Mercantes.
- El Liceo Naval puntúa entre máximos estándares en los índices educativos de enseñanza secundaria.

Desde el punto de vista de los educadores, sostén vital de todos los logros obtenidos y de la educación en todos los niveles, sin dudas resentiría notoriamente o incluso inviabilizaría su convocatoria en caso de decidirse la instalación de estos centros educativos en lugares alejados fuera de Montevideo o en zonas de contexto crítico de difícil accesibilidad y pobre movilidad urbana debido a la escasez de transporte público.

Desde el punto de vista de los educandos, los alumnos mercantes y los alumnos liceales son externos, civiles que van a una facultad o a un liceo. De igual forma resultará extremadamente dificultoso y hasta inviable para los civiles que concurren a los cursos de interés compartido o especialmente dirigidos a la comunidad civil de la Escuela de Guerra y los actores del quehacer marítimo, uruguayos y extranjeros que van a cursos OMI.

Situación patrimonial. El edificio comenzó a construirse en 1921, dirigiendo la obra originalmente el Arq. Juan Antonio Scasso, egresado con Medalla de Oro de la primera promoción de Arquitectos de la Universidad de la República en el año 1916 y que tuvo a su cargo la construcción del Estadio Centenario entre otras obras destacadas. Esta obra en particular, conjuga según los expertos, la influencia de la arquitectura náutica y de la escuela holandesa, lo que parece reunir en los hechos, nada menos que una concepción arquitectónica muy singular con la actividad que allí se ha venido cumpliendo por más de medio siglo. Estos antecedentes determinaron que en año 1995, este edificio, fuera declarado “Bien de Interés Departamental”. El Estado emplazó allí a la Escuela Naval y la Armada con sus presupuestos lo recuperó y lo ocupó desde 1968. En estos 52 años, las diferentes administraciones navales, siguieron un Plan Maestro, para convertirlo en el actual campus, con el conocimiento, aliento y apoyo de todos los gobiernos nacionales de estos años.

Se desconoce la existencia de un estudio que justifique el enorme daño institucional que se infligirá.

“A través de esta transformación patrimonial, se planea que el comando de la fuerza se traslade al edificio del viejo aeropuerto de Carrasco, mientras **se crea un polo educativo en Pando...**

El ministro dijo en declaraciones públicas que «cuando hay circunstancias como las que está viviendo el país, con presupuestos acotados, uno tiene dos posibilidades, o se rinde o tiene soluciones creativas... Explicó que «aquí en Carrasco el comando y **en Pando toda la parte educativa...**

El ministro señaló que **«va a haber una serie de trabajos técnicos y obviamente que son valores importantes en millones de dólares, ya que estamos hablando de decenas de hectáreas en Montevideo** y algunos edificios en el centro de Montevideo. Un trabajo técnico que va a servir para tener mejores ubicaciones, concentrar en Carrasco el Comando de la Fuerza Aérea y **concentrar los centros educativos de la Fuerza Aérea en Pando,**”

PREMISA FUNDAMENTAL

**“LO QUE FUNCIONA Y ESTÁ BIEN, SI PUEDES MEJÓRALO,
CONCÉNTRATE EN CORREGIR LO QUE ESTÁ MAL
DE LO CONTRARIO NO LO TOQUES”.**

INTRODUCCIÓN

Los países tienen íconos testimoniales que se repiten, ellos representan y se representan por su significado y por su expresión material que, en su conjunto, materializan la Institucionalidad del mismo.

Se destaca su Parlamento y su edificio, su Poder Ejecutivo y su Casa de Gobierno, su Justicia y su Palacio de Justicia, la Enseñanza Superior y su Universidad y Facultades y así podemos seguir destacando actividades y testimonios físicos que nacionales y extranjeros, distinguen como naturales de un país con sus estructuras desarrolladas. Entre estos están las Escuelas de Formación de Oficiales que son emblemáticas y respetadas por la ciudadanía, donde se entiende la importancia de las mismas para la formación de jóvenes en profesiones de servicio a la sociedad.

Los ciudadanos de un país muestran respeto por estas Instituciones y sus estructuras patrimoniales como suyas propias, porque esos conceptos se fueron integrando generación por generación y por el esfuerzo constante y patrimonial que hizo el país, el Estado y las instituciones a las que pertenece, para que existan en la actualidad. Todos los países muestran con orgullo su Escuela Naval, como nosotros lo hacemos en un lugar de fácil acceso, utilización y reconocimiento, donde el Estado la emplazó hace más de medio siglo.

ASPECTO PATRIMONIAL. CRONOLOGÍA.

El edificio principal del Área Naval Miramar, es decir, el que ocupa la Escuela Naval y sus centros de enseñanza, comenzó a construirse en 1921 como hospital, pero las obras quedaron inconclusas y recién en 1953, bajo la órbita municipal, se le adjudicó el proyecto del

icónico Hotel Miramar, al Arq. Juan Antonio Scasso, Medalla de Oro de la primera promoción de Arquitectos de la Universidad de la República en el año 1916 y que tuvo a su cargo la construcción del Estadio Centenario entre otras obras destacadas.

En esa época, la zona no tenía construcciones privadas de ningún tipo y era una simple geografía dominada por montes de pinos. Según los expertos, la obra conjugó la influencia de la arquitectura náutica y de la escuela holandesa, lo que parece reunir en los hechos, nada menos que una concepción arquitectónica muy singular con la actividad que allí se ha venido cumpliendo por más de medio siglo.

En el año 1968 el Estado dispuso el canje del viejo edificio de la Escuela Naval situado en Sarandí 122 por el edificio del antiguo Hotel Miramar, ocupado solo en forma parcial por la Escuela de Nurses Dr. Carlos Nery, estando el resto del edificio en fuerte estado de abandono. La Armada Nacional a partir de ese momento con sus limitados presupuestos, pero con gran esfuerzo, se mudó y comenzó la transformación del edificio en la Escuela Naval, haciéndola apta para todas sus actividades intelectuales, físicas y militares, que hoy allí se desarrollan.

Estos antecedentes determinaron que, en el año 1995, este edificio fuera declarado Bien de Interés Departamental. Han pasado 52 años. La Armada implementó un plan maestro bajo el principio de cometidos homogéneos y lo fue cumpliendo con el paso del tiempo. Fue un proceso continuo de mejora, complemento y adaptación de instalaciones de formación, educación, enseñanza, deportivas y culturales que la han convertido desde hace más de medio siglo, en un polo educativo institucional, o aún más allá, en un verdadero campus universitario de educación naval y marítima, donde desde hace medio siglo entonces, funciona en ese predio, el grueso de la enseñanza naval y marítima, de grado y post grado.

POLO EDUCATIVO, CAMPUS UNIVERSITARIO.

Llamémosle polo educativo o campus universitario, lo cierto es que allí están ubicados y funcionando diferentes centros de enseñanza. En efecto, allí funciona la escuela que forma oficiales para la Armada Nacional, o sea marinos militares. También el instituto que forma marinos civiles, o sea pilotos e ingenieros mercantes. También funciona el llamado Bachillerato Naval, que no es ni más ni menos que un liceo habilitado por nuestro sistema de Enseñanza Pública, el Liceo N° 98. Allí funciona también la Escuela de Guerra Naval, un instituto de posgrado, fundamental en el sistema de educación continua que la Armada tiene implementado desde hace décadas, para impartir las enseñanzas que permiten el pasaje de grado de oficiales de diferentes jerarquías. Asimismo, de este instituto egresan los Oficiales Diplomados en Estado Mayor que incluyen, además de Oficiales Navales locales, Oficiales invitados de las otras Fuerzas y de otros países. Importa también señalar que la Escuela de Guerra Naval, ofrece regularmente cursos de interés compartido o especialmente dirigidos a la comunidad civil con el propósito de contribuir al desarrollo del conocimiento en nuestra sociedad.

Como se ve, al hablar genéricamente de la Escuela Naval, estamos hablando entonces de cuatro institutos de enseñanza, cada uno con su complejidad e individualidad funcional. Y aún más, debemos citar un quinto que es también parte de nuestra realidad marítima, pues allí se dictan varios de los llamados cursos OMI (Organización Marítima Internacional) para la gente de mar.

Hoy día tenemos dentro del predio, al Complejo Deportivo Naval que se autofinancia y ayuda también a escuelas e instituciones de la zona, y comprende facilidades de las que se

sirven civiles y militares y que utilizan desde chicos de 7 años hasta adultos mayores. Abarca todas las actividades físicas imprescindibles en esta formación. No hablamos de un entretenimiento o algo lúdico, una piscina cerrada es algo elemental en la formación de un marino y la historia nos lo ha demostrado cruelmente. Actualmente los alumnos hacen piscina casi a diario y allí aprenden a resistir en lo que será el escenario de riesgo de su profesión.

Se debe mencionar también el Salón de Actos y el Salón de Conferencias, que ha incluido e incluye múltiples eventos de tipo académico o cultural relacionado con el mar.

La Escuela Naval no es la obra de un día, es la obra de años y sus adecuaciones a sus exigencias crecientes y a sus posibilidades. La situación actual del área Miramar no responde a la casualidad ni a decisiones caprichosas, apresuradas o producto del impulso u originalidad de una sola administración naval. Deriva, por el contrario, como es debido, de un plan estratégico institucional formulado en base a los recursos disponibles, con continuidad durante las diferentes administraciones navales y la aprobación del Mando Superior, es decir todos los gobiernos de este último medio siglo. Vale decir, el Estado y la Armada, como su brazo ejecutor de la política en este campo de acción y desarrollo, encontró con un concepto de racionalidad y economía de esfuerzos y erogaciones, el desarrollo y proyección de la Educación Naval y Marítima de la República en esta área: un polo educativo o un campus universitario ya existente, producto de 52 años de esfuerzo sinérgico.

IMPACTO DE UN EVENTUAL TRASLADO EN LOS EDUCANDOS

A los diferentes centros de enseñanza que funcionan en la Escuela Naval, concurren:

- Jóvenes alumnos de los cursos de formación naval militar. En una carrera de cuatro años, tres de los mismos se realizan bajo el régimen de internado, saliendo los fines de semana a sus domicilios. El último año en su mayor parte, los alumnos son de carácter externo.

- Jóvenes alumnos civiles que siguen la carrera marítima para egresar como Pilotos o Ingenieros Mercantes. Ellos, como cualquier universitario que concurre a una facultad, lo hacen naturalmente en condición de externos, es decir, llegan, toman clases y se retiran todos los días.

- También el Bachillerato Naval es externo, jóvenes que van y vienen a diario como alumnos de cualquier otro liceo de la capital.

- Los usuarios civiles, navales y gente de mar que usan el Simulador de Navegación, los concurrentes a los cursos de la Organización Marítima Internacional y todo aquel interesado en las conferencias y ciclos de disertantes brindados por la Escuela de Guerra Naval, tanto en las aulas como en el Salón de Conferencias del Área Miramar.

- Los alumnos de la Escuela de Guerra Naval, para cursos de pasajes de grado, ascensos y cursos de Estado Mayor, con participación de nacionales y extranjeros. Los civiles, muchos de ellos miembros del quehacer marítimo nacional, que concurren voluntariamente a las actividades curriculares que ofrece la Escuela de Guerra.

Los alumnos de las carreras naval militar y mercante en forma importante, así como también los jóvenes liceales en menor grado, necesitan de forma imprescindible para complementar la formación teórica en las aulas, concurrir al puerto donde están surtos los buques militares, mercantes y las instalaciones conexas, léase logísticas, de mantenimiento, hidrográficos, buceo, un largo etcétera, todos ubicados en Montevideo. Hoy día es diario y continuo el flujo de locomociones que van y vienen de la Escuela Naval y la Escuela de

Guerra Naval al Puerto de Montevideo y viceversa. Resultaría impensable cumplir la enorme mayoría de esas actividades si se decidiera ubicar las instalaciones fuera de Montevideo y sería mucho más dificultoso y costoso si las instalaciones se ubicaran en zonas de difícil accesibilidad. En algunos casos el traslado de la Escuela Naval de su actual ubicación, hasta podría implicar dejar completamente aislado y desconectado a los servicios de enseñanza naval y marítima de todos aquellos que requieran sus servicios y facilidades.

El aspecto sanitario, hoy con la cercanía entre Escuela Naval y Hospital Militar, es otro considerando en un instituto con más de 200 alumnos en régimen de internados.

Es casi una certeza que, en caso de traslado a un lugar lejano en la geografía, ese alumnado se quedará sin el instituto por ellos seleccionados para sus estudios, pues los alumnos mercantes, jóvenes montevidéanos que están cursando una carrera terciaria tendrían que desplazarse varios kilómetros por día o buscar alojamiento en la zona donde se decida instalar los centros de educativos, algo claramente difícil para un estudiante por los costos y el esfuerzo físico y psicológico que conlleva. En definitiva, el impacto podría implicar quitarle la posibilidad de esos estudiantes para seguir la carrera terciaria elegida, desalentarlos por razones ajenas a su vocación. Es oportuno señalar que la carrera mercante se dicta en la Escuela Naval desde sus orígenes, 1916 los pilotos y 1962 los ingenieros, por una clara y elemental razón de cometidos homogéneos. Vale decir, muchas materias de navegación y máquinas, son comunes entre las carreras naval y mercante y se dictan con los mismos profesores al mismo tiempo.

También los jóvenes liceales verían sustantivamente limitada y hasta cercenada la posibilidad de concurrencia al liceo elegido.

Los extranjeros que al atracar sus buques en Montevideo aprovechan para realizar los cursos OMI en la Escuela Naval, difícilmente puedan seguir haciéndolo. Algo similar ocurre con nuestros propios marinos mercantes. A modo de ejemplo: la Corporación de Prácticos de Río y la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo, o sea, los Prácticos uruguayos, vienen realizando periódicamente en la Escuela Naval, actividades de actualización en cumplimiento de la Resolución A 960 de la Organización Marítima Internacional. La ubicación de la escuela Naval, en un lugar lejano o de difícil accesibilidad, podría derivar en que los Prácticos decidiesen efectuar esas actividades en Buenos Aires.

IMPACTO EN LOS EDUCADORES. EN LOS LOGROS Y EN EL PRESTIGIO ADQUIRIDO DENTRO Y FUERA DE FRONTERAS.

El pilar básico de un instituto de enseñanza lo constituye su cuerpo de docentes e instructores. El mismo está formado por profesores militares en la instrucciones profesionales y profesores civiles en las asignaturas académicas.

Siguiendo criterios pedagógicos elementales, una materia con cuatro horas semanales, se divide en 2 horas de clase un día y 2 horas otro día. También hay materias con cargas horarias más amplias, o teóricas y prácticas que requieren que un profesor vaya hasta tres veces semanales al instituto. Estos profesores nunca son exclusivos y los mismos deben concurrir a otros centros de formación y adecuar horarios para su cumplimiento.

En caso de decidirse la instalación de la Escuela Naval y la Escuela de Guerra Naval en lugares alejados fuera de Montevideo y/o lugares de difícil acceso ¿Tanto a militares como a civiles se les solicitará que se trasladen cientos de kilómetros diarios para su misión docente?

Si esta mudanza se confirmase, seguramente se perderá la inmensa mayoría del cuerpo docente, sostén fundamental de la enseñanza naval y marítima.

Sobre fines de la década del 80 la Escuela Naval comenzó a transitar un camino de búsqueda de mejora y perfeccionamiento en la educación. El resultado casi inmediato fue que ganó el Premio Nacional de Calidad en la Educación, la Escuela certificó en años siguientes la calidad de su proceso educativo, haciéndolo bajo las exigentes normas UNIT ISO 9001 y las no menos exigentes normas internacionales de AENOR ISO 9001. Y si importante fue lograrlo, más importante fue mantenerlo con el paso de los años.

Posteriormente llegó el momento de las licenciaturas reconocidas por las autoridades nacionales educativas, tanto para militares como para mercantes.

Es de señalar, asimismo, que debido a todos estos antecedentes, historia, esfuerzo, dedicación y profesionalidad, la Organización Marítima Internacional distinguió a la Escuela Naval como un Centro de Formación Marítima oficialmente reconocido en la región. Ello ha influido también en que Uruguay sea parte de la famosa Lista Blanca de la OMI, con los beneficios que ello conlleva para nuestros puertos y transporte marítimo. Como vimos, los cursillos OMI (cursos cortos obligatorios que la Organización exige para los hombres de mar), que se dictan en la Escuela Naval, tienen como usuarios a muchos extranjeros cuando sus buques están surtos en el puerto de Montevideo. Una mudanza a un lugar lejano eliminaría la posibilidad de dictar los cursos OMI a los extranjeros, una mudanza a zonas de contexto crítico de difícil accesibilidad limitaría esa posibilidad afectando por ende el prestigio internacional ya logrado por el país.

La realidad es siempre el mejor indicador. En tal sentido debe resaltarse que, en las últimas tres décadas, la matrícula de alumnos mercantes ha crecido en forma notoria, lo cual es más meritorio por el hecho de las dificultades que ha afrontado en el mismo período de tiempo, nuestra flota mercante de ultramar. Una vez más, el traslado de estas instalaciones a lugares lejanos o a zonas de contexto crítico de difícil accesibilidad, reduciría drásticamente la matrícula de los alumnos civiles de las carreras mercantes.

Asimismo, de esta intención cabe destacar que la línea diseñada para el futuro o su proyección al porvenir de la Escuela Naval, decidir instalar los centros educativos en cuestión en algún lugar alejados fuera de Montevideo apuntaría a una política de aislamiento y no de integración a la sociedad; instalar en el ostracismo a los estudiantes de la Escuela Naval. Pongamos ejemplos de integración deportiva: la Escuela Naval es uno de los equipos fundadores de la Liga Universitaria de Deportes, otra institución centenaria. El Bachillerato Naval suele competir en ADIC. Es algo probado que el deporte integra y une. Una vez más, estas integraciones se perderían. Nótese que la Escuela Naval, equipo de los decanos de la Liga Universitaria de Deportes, jamás dejó de competir en ella. Sería un paso atrás en un siglo de historia. Ha habido experiencias también de alumnos navales participando de algún modo, de actividades en algunas de las universidades del Sistema Educativo Nacional, compartiendo aulas, bancos y conocimientos con los estudiantes civiles. Y a la vez hemos tenido estudiantes de estas universidades usando las facilidades de la Escuela Naval en áreas particulares del mar, por ejemplo, simposios de protección del medio ambiente marino y de la fauna marítima.

En definitiva: el horizonte debe ser integrar, NO aislar.

¿PREGUNTAS?

¿Será que la justificación para el traslado de este Centro de Enseñanza pueda ser su emplazamiento frente al mar y el eventual valor inmobiliario de esos terrenos?

A nivel prensa se menciona la intención de aprovechar su venta para la formación de un fondo para la adquisición, de material naval. ¿Se habilitará una instancia previa de análisis al respecto?

La diligente rapidez de este proyecto lleva a preguntarse ¿Existe ya un análisis adecuado y equilibrado de las áreas y misiones que cumple esta instalación y las serias consecuencias que este traslado implicaría?

¿El precio a obtener con la venta de los terrenos actuales alcanzaría a cubrir los gastos de instalación en el nuevo predio? ¿O solo cubriría una parte y el resto lo tendría que aportar el Estado?

¿Existe un estudio de costos de inversión para el traslado de todas las instalaciones mencionadas? ¿Existe conciencia en la magnitud de la obra que demandaría? Sin duda alguna, un estudio de aceptabilidad, factibilidad y adecuación, podrá mostrar que esa argumentación es insostenible para una decisión de esta naturaleza. Es imposible que las ecuaciones económicas y logísticas cierren. Más utópico aún, que eventualmente pueda quedar un margen que pudiese traducirse en obtener un medio o una plataforma naval.

¿No resultará ésta, una operación económica, en la que los recursos financieros a erogar resulten superiores a los que se recibirán?

Seguir adelante con esa intención, sin contar con el mencionado análisis y su fundamental aspecto económico ¿no implicaría un accionar impulsivo y un desconocimiento de las consecuencias que acarrearía en una institución centenaria como la Escuela Naval y sus centros de Formación Naval y Marítima? ¿No daría por tierra las políticas seguidas desde hace más de medio siglo por sucesivos gobiernos?

¿Existe una estrategia o línea de acción para el corto, mediano o largo plazo? ¿Existen objetivos y visión al respecto?

Habida cuenta de todo lo expresado y ciertamente de la declaración de Bien Departamental del edificio ¿Sería descabellado pensar que el desarrollo de un proyecto inmobiliario en el Área Miramar, será complicado y en consecuencia podría llegar a impactar negativamente en la imagen de quienes eventualmente puedan ser señalados como responsables?

Los antecedentes a nivel nacional e internacional, señalan que en toda circunstancia, momento o lugar la decisión del traslado de un instituto de enseñanza pudo deberse a múltiples razones: para ampliarlo, para mejorarlo, para aumentar sus prestaciones y servicios, para incrementar sus facilidades, para acercarlos a centros tecnológicos, etc. Se desconoce que alguna vez algún traslado de este tipo, haya podido basarse en consideraciones sobre el costo del metro cuadrado que ocupa. Si esto fuera así, preocupa el destino de los viejos centros de enseñanza y universidades en el mundo, a menos que algunos fuesen catalogados como de 2da. clase y forzados a asentarse en zonas marginales o lejanas.

El Estado tiene el deber de proveer el material necesario para que la Armada cumpla con las misiones y tareas inherentes a las obligaciones que la Nación debe desarrollar en el área jurisdiccional marítima. Por el contrario, esta operación ¿no implicará la destrucción y el eventual sacrificio de logros trascendentales, de logros costosamente alcanzados en el transcurso del último medio siglo?

CONSECUENCIAS

En primer término, la formación y capacitación de los Oficiales Navales es una actividad esencial y continua que no puede ser suspendida, por lo tanto, más allá de la inversión que su reubicación determine, sería necesario ajustar cronológicamente de manera precisa, la entrega de las nuevas instalaciones con la desocupación de las actuales.

Para que ello ocurra, deberán destinarse recursos presupuestales para sostener simultáneamente, los gastos de funcionamiento del Área Naval Miramar y los que demande la inversión en el nuevo proyecto, durante todo el periodo de ejecución que demande la obra, sin contar durante este proceso con los recursos que se esperan obtener a través de la enajenación.

El Estado seguramente deberá multiplicar los gastos anuales de funcionamiento y mantenimientos actuales de la ESNAL.

El impacto negativo afectará varias áreas en los aspectos de enseñanza, integración, social, naval, marítimo, cultural y de integración.

La mudanza implicará un impacto negativo directo y grave en la enseñanza y formación naval y marítima.

RESUMEN

- La educación naval se verá afectada negativamente en todos los aspectos.
- Se corre el riesgo de reducir drásticamente la matrícula mercante del instituto y más aún, perder la formación y enseñanza de los Oficiales de la Marina Mercante.
- Se arriesga perder el reconocimiento de OMI de un centro de enseñanza marítima en la región.
- Se perderá la chance de impartir cursos OMI a nacionales y extranjeros.
- Se arriesga el cierre del Bachillerato Naval
- Se perderá la Escuela de Guerra Naval, lo que implica enseñanza para los cursos de Oficiales, pasajes de grado y de Estado Mayor.
- Se perderá el Centro de Adiestramientos de maniobras para Oficiales Navales y Mercantes.
- Se perderá el Salón de Conferencias de la Armada
- Se perderá el Complejo Deportivo Naval.
- La Armada perderá sus instalaciones para recibir a buques y delegaciones extranjeras.
- Las escuelas de enseñanza primaria en el área perderán su posibilidad de realizar deportes y piscina.
- Se perderá la capacidad de realizar eventos protocolares, de agasajo, de festividades nacionales de relevos con capacidad de asistencia de público.
- Disminuirá drásticamente la capacidad de ingreso a la Escuela Naval por la complejidad y el distanciamiento involucrado.
- Se perderá el Centro de Conferencias para la actividad Marítima.

CONCLUSIONES

La ejecución de una medida de esta naturaleza de la que se desconoce la estrategia o línea de acción para el corto, mediano y largo plazo; sin un justificado análisis de factibilidad, conducirá a daños y perjuicios, difíciles de cuantificar y algunos de ellos: irreparables.

Los costos logísticos de un traslado de esta naturaleza, en un emplazamiento totalmente separado de sus necesidades humanas, materiales, culturales, educacionales y alejados de sus alumnos y usuarios para su regular funcionamiento, demandaría inmensos recursos para obtener un resultado empobrecido y disminuido,

Es necesario enfatizar que este traslado involucrará una inversión de millones de dólares para su realización, pero además aparejará una asignación presupuestaria anual para el mantenimiento y funcionamiento francamente superior al actual, el cual en este momento apenas cubre las necesidades básicas de alimentación y vestimenta.

Este requerimiento excederá ampliamente las capacidades financieras del Estado para asignarlas con este cometido. Cuando se efectúan los estudios de todos los emprendimientos, de cualquier índole o naturaleza, (civil, militar, comercial, industrial, etc.) y de los mismos surgen que los perjuicios e inconvenientes de toda naturaleza, desde económicos hasta de afectación a los intereses nacionales, son ampliamente superiores a los escasos beneficios de índole particular a obtener, dichos emprendimientos son detenidos de inmediato, desechados y descartados muy especialmente cuando estos proyectos no son privados sino del Estado.

El presente proyecto, debido a los elevados costos de inversión, complejidad y dificultad demandará una fase inicial de estudios y planificación que insumirá esfuerzo y tiempo, estimándose concluida ya avanzado el lapso del gobierno en funciones. Seguramente la concreción de este emprendimiento finalizara en el periodo del gobierno siguiente.

Por lo expresado, una obra de esta magnitud y duración requerirá de un consenso y aprobación política especial, a los efectos de que una vez iniciada, la misma no se interrumpa por falta de coincidencia política/partidaria y todo este proyecto quede paralizado a medias, habiendo antecedentes de obras gubernamentales iniciadas y luego paralizadas.

El atractivo del negocio para potenciales inversores es cuestionable, en virtud de las mencionadas limitaciones para desarrollar proyectos, por las dimensiones y características de las construcciones existentes tanto para su demolición como adaptación.

La consecuencia final, seguramente será que debido a los costos excesivos, a la baja cantidad de ingresos y a la pobre calidad de los resultados; dentro de algunos años-seguramente se decidirá clausurar esta nueva dependencia. Y lo único que se habrá logrado será haber retrocedido 100 años y que la Nación perdiera su capacidad de formación naval y marítima para el ejercicio de los deberes y responsabilidades del Estado en su área jurisdiccional marítima.

No resulta razonable, dismantelar un Campus Universitario, un Polo Educativo que funciona de manera eficaz y eficiente, ante la eventualidad de obtener algunos recursos adicionales que, aún en el caso de obtenerlos, no justifican el quiebre de un proceso de consolidación del Sistema Educativo Naval que demandó décadas de esfuerzo institucional y cuyos resultados están a la vista.

Se debe tener muy presente que el personal debidamente formado en cuanto a lo técnico, moral, de espíritu de cuerpo y valor, es el último recurso con que cualquier organización cuenta, en especial para salir de situaciones de gravísimas carencias en sus medios, como la que vive hoy la Armada. El personal es el pilar para cualquier camino de mejora que se intente recorrer. Última escalón de la resiliencia institucional. Si con esta medida se afecta aún más al personal en los aspectos reseñados, no habrá base sólida para que la imprescindible recuperación material redunde en la deseada recuperación de capacidades y, sin ello, no habrá futuro

Tampoco parece consistente qué, desde el propio Estado, se promueva la pérdida de un Bien de Interés Cultural para el acervo de la ciudad, sin una justificación real de la medida.

Debido a la importancia del proyecto, es imprescindible un estudio profundo y previo, pues de lo contrario, podría pensarse que es simplemente un proyecto de interés inmobiliario.

Concretar esta iniciativa sin que aparentemente exista otro motivo además de la ubicación de los terrenos, sin que existan estudios que permitan determinar su pertinencia, conveniencia y viabilidad desde todo punto de vista, pondrá en riesgo a la Armada Nacional misma ya que se socavará la fuente donde se forma y perfecciona su capital máspreciado y el único imprescindible, sus recursos humanos al:

1. Limitar dramáticamente su capacidad de reclutamiento afectando la formación y la posibilidad de imprescindible y asidua posterior concurrencia
2. Inviabilizar su capacidad de mantener el nivel de excelencia de las plantillas docentes que constituyen los distintos centros de formación y enseñanza involucrados
3. Degradar sustantivamente el nivel y las capacidades de las instalaciones ya que seguramente lo que se recaude por la enajenación del predio no permitirá replicar lo que hoy se encuentra disponible y difícilmente en épocas de lógicas y manifiestas limitaciones presupuestales se asignen recursos que no han sido previstos.
4. Afectar sustantivamente la captación y formación de Marineros Mercantes además de todo lo relacionado con las exigencias de la OMI (Organización Marítima Internacional), lo cual redundará nada más ni nada menos que en la pérdida para el País de ciudadanos formados para desarrollar sus actividades en un ámbito marítimo que cada día demanda más cantidad y calidad de recursos humanos, esto es una forma de PERDER SOBERANÍA, los puestos que no ocupemos nosotros (sea por falta de gente formada, sea por baja capacitación) serán ocupados con mano de obra extranjera.

La ARMADA NACIONAL vive momentos críticos producto de la falta de inversión para la adquisición del material necesario que le permita cumplir con la misión DEFINIDA POR EL NIVEL POLÍTICO, si además de esta realidad objetiva, el mismo nivel político de la conducción Nacional afecta la fuente de sus recursos humanos, el resultado será tan catastrófico como previsible.

RECOMENDACIÓN

Se debe realizar un completo análisis de este proyecto, serio, profesional que involucre a todos los actores, en especial a la Armada Nacional, y abarque minuciosamente todos los aspectos incluidos los costos implicados y las consecuencias de toda naturaleza que conlleva este proyecto. Este estudio seguramente permitirá tomar real conciencia de la magnitud, la trascendencia, la dificultad, el impacto, el perjuicio y la gravedad que conlleva su ejecución. Las Áreas a desarrollar son de tal envergadura que, además, excederán el tiempo de un gobierno y requeriría por lo tanto un acuerdo inter partidario de carácter nacional.

Organizaciones que adhieren al documento

- Club Naval
- Liga Marítima Uruguay
- Asociación de Reservistas Navales
- Asociación de Prácticos del Puerto de Montevideo
- Corporación de Prácticos de Río
- UCOMAR (Unión de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante)
- Revista Naval
- Uruguay Visión Marítima
- Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial
- WISTA Uruguay (Women's International Shipping & Trading Association)
- Asociación Cultural y Educativa Uruguay Marítimo
- CENNAVE (Centro de Navegación)
- Centro de Suboficiales Navales
- Uruguay Proa al Mar
- ADES – Asociación Honoraria de salvamentos Marítimos y Fluviales

CANAL MAGDALENA

Por el Capitán de Navío (R) Yamandú FLANGINI

yef1935@gmail.com

Varias fuentes de información argentinas han publicado que se ha renovado la iniciativa de un proyecto de modificación del Canal del Río de la Plata, en el sector conocido como Canal Magdalena.

Se dan a conocer datos políticos y técnicos del proyecto, lo que repiten notas periodísticas de origen uruguayo, transcribiendo los mismos conceptos y basadas en las mismas fuentes, lo que es lógico, pues desde el lado uruguayo nada se hizo hasta la fecha.

Para entender de qué se trata y qué consecuencias, tendría sobre nuestro país, lo proyectado, es necesario dar una vista histórica/ geográfica del asunto.

Sin una reseña de los aspectos geográficos, difícilmente se puede llegar a entender desde dónde nacen las razones del proyecto. Además es aprovechable para conocer aspectos relacionados con la presencia del Río de la Plata, en el desarrollo de la región.

Se basa en una anterior presentación de un plan, que se le llamó por sus autores, Rosario al Mar, cuyo autor fue un veterano conocedor de las dificultades que tenía la navegación desde el océano al Gran Rosario, Río de la Plata y Paraná mediante.

Me remitiré a verdaderos eruditos en la materia, sin pretender hacer propios ni los conceptos, ni los estudios referidos a la presencia del Río de la Plata.

El Río de la Plata nace en el Paralelo de Punta Gorda (Colonia, Uruguay) de latitud Sur 33°55'00" y desemboca en el Océano Atlántico, siendo su límite exterior, la línea imaginaria que une Punta del Este (Uruguay) con Punta Rasa del Cabo San Antonio (República Argentina). Tanto su límite interior con el Río Uruguay, como el exterior con el

océano, han sido determinados, no por geografía, sino directamente por decisión política.

“El llamado históricamente Río de la Plata, constituye una formación geográfica singular, no existiendo otra similar, en el resto del mundo”¹.

Su clasificación fue analizada por numerosos geógrafos, quienes dieron su opinión, que se diferenciaba según el autor, desde un gran golfo, para otros un estuario, o simplemente un río de especiales características.

Los primeros navegantes que llegaron a la América desconocida, luego del descubrimiento de Cristóbal Colón, a su vez le describieron de distintas maneras, en cuanto a la naturaleza geográfica.

Anotaciones en los libros de navegación, permiten conocer las distintas reacciones que se suscitaban al llegar al gran espejo de aguas, poco salobres, en aquellos primeros años de la conquista.

Decían, “al virar, entramos en una inmensa abra...”, y más adelante, “al virar el Cabo de Santa María, (posiblemente Punta del Este) se entra en un amplio golfo, que a medida que se penetra en él, las aguas van tomando un gusto menos salobre, hasta perderlo totalmente, cuando se está en las proximidades donde desembocan dos grandes ríos que se internan tierra adentro”.

Sostiene el distinguido Profesor Jorge Chebataroff, que se trata del resto de un grandioso golfo, relativamente poco profundo, que a fines de la era terciaria, se extendía muy al interior del continente, pero luego fue disminuyendo su tamaño, como consecuencia de los movimientos de las comarcas circundantes, que terminaron por producir

un ascenso en sus márgenes y el retiro gradual de las aguas.

La extensión tierras adentro, es posible que llegara hasta los actuales esteros de Íbera (Paraguay y Brasil), donde se han encontrado fósiles de animales marinos, tales como conchas y restos óseos.

Sus grandes tributarios, el Paraná y el Uruguay, tuvieron sus cuencas hacia la laguna de Los Patos, pero finalmente sus cursos se desviaron y fueron a desembocar en el resto del gran golfo, constituyendo la vía más importante de penetración por donde ingresó la colonización de estas regiones.

Los ríos Paraná y Uruguay, dieron sus aportes, tanto de aguas como de sedimento aluvional y el formidable volumen que aportaron ambos ríos, hicieron decrecer su salinidad y formaron corrientes tan aparentes sobre el Plata, que para algunos autores, se trata de un verdadero río.

Golfo es una parte de mar, encerrada por dos puntas (cabos de tierra firme), que para algunos se le designa bahía, cuya variación de designación está más referida al tamaño que a una variación geográfica.

“El río de la Plata, es un valle hundido, invadido por el mar y por consecuencia un verdadero estuario.

Admitido el carácter de valle hundido, hay que admitir el estuario; y admitido el estuario, desaparece toda posibilidad de clasificar de golfo al Plata, o a una parte de él. Golfo y estuario son ideas técnicamente incompatibles. El Golfo se identifica con el mar y el estuario con el río, aunque no es un río.

Golfo para la geografía, es una porción de mar de reborde, una cuenca un poco aislada del océano.

Estuario en cambio, es un antiguo río invadido por el mar; un río cercenado por el cambio de nivel de base, una transformación de río preexistente, nunca el mar mismo.”²

Otros autores definen el estuario como:

Tramo de un río de gran anchura y caudal que ha sido invadido por el mar debido a la influencia de las mareas y al hundimiento de las riberas; en algunos se acumulan extensos depósitos de fango mientras que otros se conservan relativamente libres por el efecto del retroceso de la marea. Inter-cambia el agua salada y agua dulce, debido a las mareas.

La desembocadura está formada en forma de embudo. En sus riberas suelen encontrarse especies vegetales que soportan las aguas salinas. Es el accidente geográfico que se genera cuando el agua dulce se mezcla con el agua salada.

Lo interesante en el presente caso, es lo referente al Canal Principal, sea aplicada a Golfo, Estuario o Río.

Atentos a las definiciones y características de cursos fluviales, existe la impresión de que el Río Uruguay tendría su real desembocadura y por tanto final de su recorrido, en el delta interior que se encuentra algo al Norte de Fray Bentos, considerando que un delta es característico en su formación, del encuentro de un curso fluvial con aguas de mayor presencia, lo que produce la formación de islas por la decantación de lo transportado en las aguas.

Esto es de destacar, pues el Canal natural del tramo inferior del Río Uruguay, será el inicio que continuaría ingresando al Plata, en el Paralelo de Punta Gorda.

El canal principal o vaguada de un río, es aquella profundidad mayor continua que tiene en su lecho.

Ya considerando esta vaguada en aguas del Río de la Plata, esta prácticamente desaparece, en el tramo llamado Canal Magdalena.

La historia nos cuenta, que esas profundidades naturales, fueron utilizadas, o quizás pudiera considerarse descubiertas por Oyarvide.

El Río de la Plata, como consecuencia de los arrastres mayormente del Paraná, sumados a lo natural de su formación, es poco profundo en su mayor superficie.

El Plata Superior, tiene el tramo de Canal, profundo, hasta llegar a Martín García, donde se separa en dos ramas. La más utilizada en época de la conquista y posterior formación de los nuevos estados independientes, era el brazo que se recuesta a costa argentina.

Por 1888 se inicia las primeras controversias sobre la navegación y consecuentemente sobre los aspectos soberanos, por la apertura del otro brazo, el que recuesta a costa uruguaya, por parte de dragas argentinas, abriendo una barra a la altura de la desembocadura en costa oriental del Arroyo de Las Limetas.

Puede decirse que esta controversia inauguró la larga serie de desencuentros entre ambas naciones en lo que refiere a la soberanía de uno y otro, siempre basada en la referencia al Canal Principal.

Ambos brazos del Canal, se unen en este lugar, antes señalado por una boya de forma de un globo, por lo que se le conocía como Barra del Globo, lugar donde las naves mayores, pasaban sus cargas a otras menores, para continuar la navegación aguas arriba.

De este punto, en una sola vía, el canal sigue paralelo a costa uruguaya, y al llegar a proximidades de la Isla Farallón, frente al hoy puerto de Colonia, aproximadamente, tuerce y se arrima a costa argentina, continuando paralelo a ella, hasta el final de la vaguada natural, en el tramo conocido como Canal Magdalena.

Una segunda etapa de las grandes controversias, la podemos ubicar en el dragado del tramo llamado Canal de Punta Indio, que a principio del siglo XX inicia Argentina, desde el Canal Magdalena, dirigiendo la vía navegable hacia el pasaje entre Isla de Flores y Cabecera Norte del Banco Inglés.

Con ello se procuraba un mejor y más seguro acceso al Puerto de Buenos Aires.

Aquí vale recordar lo expresado por un destacado almirante argentino: "Ningún país en el mundo, depende tanto de un solo accidente geográfico, como la Argentina del Río de la Plata".

El Canal del Indio es definitivamente construido por Argentina, y por parte uruguaya se emite la reglamentación del mismo, copiando la que había impuesto la Argentina, y las relaciones pasan un largo período sin más controversias, salvo los permanentes corrimientos hacia el Este, del Pontón Prácticos de Recalada.

El Protocolo de Ramírez Sáez Peña de 1910, pone un manto de pacificación, aunque nada resuelve sobre la soberanía en el Plata.

Así se llega a 1968, cuando un llamado a prospección de hidrocarburos en parte del lecho del Río de la Plata, desata una nueva y dura réplica por Uruguay, en defensa de sus derechos soberanos en el Río de la Plata.

Este es el inicio de nuevas conversaciones diplomáticas, en una primera etapa culminan en un fracaso, que en lugar de acercar soluciones, pone mayores rispideces.

Un cambio en la forma de proceder y negociar, sugerido desde la Armada Nacional, culmina con la firma del Tratado del Río de la Plata y Su Frente Marítimo del 19 de noviembre de 1973.

Con él, se termina la eterna diferencia por los canales, que en realidad, se trata de un único Canal Principal, parte natural, parte artificial, el que en diferentes tramos, se presenta con varios nombres, pero solo es una única vía continua.

En ambos sectores, natural y artificial, si se han dragado, buscando mayores profundidades y anchos, a medida que los buques fueran tomando cada vez mayores dimensiones.

Por el artículo 17 a 22 del Tratado, ambas Partes pueden realizar obras, entre ellas canales, cumpliendo con disposiciones acerca de la aprobación y conformidad mutua.

Así se gestiona por Argentina, el proyecto de rectificar el Canal, a partir del tramo conocido por Magdalena, continuando hacia el Este en forma recta, en lugar de desviarse al tramo Canal de Punta Indio, desde el conocido punto llamado El Codillo.

Todos los aspectos técnicos incluyendo la traza fueron entregados a la delegación uruguaya por el Ing. Bustos de la delegación argentina en 3 cajas conteniendo cientos de documentos en junio y agosto de 2005. Allí, obviamente están esos datos que la Delegación uruguaya no los revisó y que no figuran en el acta de noviembre del año siguiente. Esta documentación se supone, debe estar guardada en la Dirección de Asuntos Limítrofes de la Cancillería

El acta del 14.11.2006, No. 416, que se transcribe más abajo, refiere esencialmente al consentimiento de la delegación uruguaya en los términos siguientes:

“A) Con referencia a la solicitud de la Delegación Argentina por medio de Notas Nº 998 de fecha 23 de agosto de 2005 y Nº 1018 de fecha 7 de junio de 2006, planteadas según los artículos 17 y 18 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, esta Delegación expresa su acuerdo con la misma en el entendido de que el Gobierno de la República Argentina habrá de acompañar a su vez la decisión del gobierno uruguayo de profundizar el Canal de Martín García a una profundidad de 36 pies, de modo de dar cumplimiento a los compromisos contraídos por ambos gobiernos al respecto;

Mediante Notas Reversales del 24 de junio de 1993, ambos Gobiernos se han comprometido a asegurar la viabilidad de la obra y garantizar la efectiva competitividad del Canal Martín García frente a otras alternativas.

Dicho compromiso fue reiterado y especificado en Notas Reversales del 10 de junio de 1994 en cuyo numeral VI la República Argentina, inter alia, se obliga a realizar y mantener los canales de navegación aguas abajo del Km. 37 del Río de la Plata con profundidades y anchos compatibles con los que se alcancen en el área de Martín García.

Esta misma obligación fue expresamente reiterada en el tercer párrafo del texto de las Notas Reversales posteriores, acordadas el 13 de mayo de 1997 por ambos gobiernos.

Surge inequívocamente de esos sucesivos acuerdos entre gobiernos, el compromiso de que cualquier obra de profundización de una de dichas vías entraña el necesario emprendimiento de obras para la profundización de la otra vía de modo de evitar que cualquiera de ellas pueda quedar en desventaja respecto de la otra.

B) Asimismo en relación con el emprendimiento de las nuevas obras de profundización a 36 pies de la Vía Troncal, en lo que respecta al tramo ubicado en aguas de uso común, la Delegación del Uruguay en el espíritu de integración sobre el cual se asientan la letra y los propósitos del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, expresa su decisión de participar en igualdad de condiciones en la realización de las obras de profundización, en el referido tramo de conformidad con el derecho que le confiere el artículo 19 de dicho Tratado.

Los últimos anuncios provenientes de Argentina, presentan un proyecto que tiende a tener una vía navegable de 42 pies de profundidad, que permitiría a partir del Gran Rosario (en el Paraná) acceder al océano dejando el Río de la Plata, por el nuevo trazado del Canal Magdalena.

Esto parece difícil de concretar, ya que dentro mismo del Río de la Plata en su Sector Medio, y más aún en el Paraná, llegar a 42 pies de profundidad, sería de un muy alto costo, que no justificaría su inversión.

Se han conocido informes de procedencia de opiniones argentinas, sobre ventajas y desventajas del proyecto, las que no es este el lugar para considerar.

El objetivo es analizar qué consecuencias podría traer para Uruguay, si este proyecto se realiza.

El tráfico desde el océano ingresando al Río de la Plata, accedería desde tres direcciones. La Norte, y la Este, navegando por el Sur del Banco Inglés, y la del Sur, bordeando el extremo norte de la bahía de Samborombón. O sea todas distantes del Puerto de Montevideo.

Si bien el proyecto en el Sector Canal Magdalena, tendría ancho suficiente para el paso de dos buques en vuelta encontrada, el resto del actual Canal, es considerado posible como de paso de un solo buque, por lo que existirá una zona de espera donde los buques deberán fondear, tal como sucede ahora, en aguas frente o próximo al puerto de Montevideo, desde donde reciben toda clase de asistencia, de aprovisionamiento, hasta servicios de sanidad, cambio de tripulaciones, etc..

Hay cálculos de entendidos, que este movimiento hacia los buques fondeados en espera, deja unos 100 a 150 millones de dólares anuales.

Si el tráfico hacia puertos argentinos, tanto del Plata como del Paraná, ingresa o sale por este nuevo trazado del Canal en el tramo Magdalena, lo más lógico de suponer, es que los buques en áreas de espera, se ubicarán próximos a costa Argentina, desde la cual tendrán los servicios de asistencia, sustituyendo a los actuales desde costa uruguaya.

Las oportunidades de efectuar esos servicios, desde Uruguay desaparecerán, por lo menos en un muy alto porcentaje, con lo cual ese tipo de negocio no tendrá más resultados. Es claro ver, que no se trata de un perjuicio, sino simplemente una pérdida de oportunidad de participar con oferta, sobre un tránsito ajeno.

Es posible, que al promover mayores servicios desde costa argentina, también las oportunidades de oferta de apoyos en Nueva Palmira, sufran el abandono de gran parte de su clientela, ante el peso de presencia de lo ofrecido desde costa argentina, aprovechando un sistema como continuidad, volcado por el conjunto de actividades del tráfico dependiente de hecho desde el vecino país.

Para Uruguay será una inversión muy pesada tomar a su cargo el mantenimiento de Canal de Punta Indio, más si se pretende llevarlo a profundidades anunciadas para el Magdalena. Lo posible de recaudar mediante peaje, no aparenta tener volumen suficiente, por no vislumbrarse un tráfico fluido. Si se mantuviera con la profundidad actual, ante la que se dará al Magdalena, el panorama es peor.

Reconociendo que el tráfico mayor es con destino u origen en puertos argentinos, estamos frente a negocios que nos son ajenos, que debemos ofrecer atractivos, para aprovechar la oportunidad de su presencia.

Es entonces dejar de creer en el viejo dicho de la guerra de puertos, y dedicarse a imaginar cómo lograr ofertas atractivas, que promuevan la atención hacia ellas, de esta actividad que repito, nos es ajena

Muchos años y oportunidades se perdieron de tomar actitudes de crear atractivos perdurables en este tipo de comercio, quizás hasta grandeza de saber que éramos externos a esta actividad, que sólo participábamos por nuestra oferta de proximidad, sin la flexibilidad de ayuda o cooperación, aprovechando nuestra geografía y las consecuencias de una historia cambiante, que ubicó el puerto mayor de Argentina al fondo de un río poco profundo, bajo concepto de seguridad ante agresiones bélicas, sin prever un futuro de actividad de comunicación y comercio imprescindibles, y un Montevideo más vulnerable, pero con mejor futuro, en ese sentido, de la cual se ha servido, creciendo

como puerto y como base de la producción nacional.

¿Qué se podrá ofrecer en el presente, para la región, evitándole incluso grandes inversiones de construcción de canales artificiales, y su mantenimiento, con mejor posibilidades económicas en el transporte por agua?

¿Qué tiene Uruguay para ofrecer?

Un pensamiento personal, basado en la experiencia de haber podido saber qué se hace en otras partes del mundo, es comprometer su geografía.

Estamos en la puerta del Cono Sur. Compartámosla con iguales oportunidades con nuestros vecinos. Intentemos un gran puerto oceánico internacional, ubicado en nuestra costa oceánica, para el uso común de los países de la Cuenca del Plata.

Aprendamos a que utilizar parte de nuestro territorio para dar cabida al trabajo

de la región, de forma que nos beneficie a todos, no es vender soberanía, es saber dar a nuestro país, condiciones de mayor desarrollo.

Un puerto internacional en nuestra costa, hasta traería la fundación de una ciudad productiva, al nivel de Montevideo o más.

Difícil de concebir, muy difícil de negociar, interna y exteriormente, pero de lograrlo como los Países Bajos en Europa, seremos un país más próspero, con mayor ocupación laboral, mayor posibilidad económica, y más. No tenemos petróleo, ni minerales, ofrezcamos lo que tenemos. Geografía.

NOTAS

1. Jorge Chebataroff: "El Río de la Plata, Características generales y evolución de sus costas. Año 1955
2. Profesor E. Giuffra



OBJETIVO PUERTO BUENOS AIRES: ALCANCES Y RIESGOS DE LA INUSITADA PRESIÓN POLÍTICA BONAERENSE

Por Emiliano GALLI

Publicado en Trade News, 10 de agosto de 2020

Desde La Plata se está generando una nueva oleada de presión para que despegue la terminal de contenedores TecPlata, del grupo filipino Ictsi. Los equipos técnicos del gobernador Axel Kicillof para esta gestión están encabezados por su ex compañero de facultad y actual ministro de Producción, Augusto Costa, y el economista Juan Cruz Lucero, a cargo de la coordinación portuaria provincial.

La semana pasada, ambos tecnócratas lanzaron el Consejo Consultivo de la Actividad Portuaria. Argumentando el impulso a todos los puertos provinciales –con una “política integradora y de desarrollo económico”– ejecutan el deseo del gobernador de poner a trabajar a la terminal del Puerto La Plata.

A diferencia de la gestión política que encaró Nación en el Puerto Buenos Aires –cuando se sentó en la mesa de negociación con empresas y sindicatos y cursó la solución definitiva– en el caso bonaerense no hay una presión social visible ni riesgo laboral inminente. Sólo la necesidad de una empresa de emerger.

La causa “Magdalena”

Probablemente una de las causas eficientes que descubre esta estrategia fue el renovado interés por la construcción del Canal Magdalena.

Su principal impulsor es el ex subsecretario de Puertos y Vías Navegables Horacio Tettamanti. Ideólogo del proyecto, llegó a licitar su construcción, que aprobó la entonces presidenta Cristina Fernández de Kirchner.

Vetado el plan por Mauricio Macri, Tettamanti encontró nuevos canales para reposicionar la idea.

Pasional y de difícil diálogo abierto, el empresario naval tiene aceitados en Cancillería: Diego Tettamanti, presidente de la delegación argentina en la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), y su hermano Pablo Tettamanti, secretario de Relaciones Exteriores de Cancillería y, a la sazón, vicedecano. Ambos son primos suyos.

Tal vez el interés del senador Jorge Taiana –quien presentó el proyecto de resolución para crear el canal– se encuentre en la relación con ambos diplomáticos durante su época de canciller.

La irrupción “La Plata”

“Se contemple la necesidad que tiene la Argentina de contar con un puerto con 47 pies de calado, que todos los estudios realizados señalan que el indicado es el Puerto de La Plata, con su infraestructura portuaria actual y la necesaria a construir al exterior”, advierte el punto D del proyecto.

El Canal Magdalena divide las aguas entre promotores y detractores. Pero es la inclusión del Puerto La Plata en el proyecto lo que disparó todas las alarmas y acerca el hilo argumentativo a la necesidad provincial y a la angustia de TecPlata por posicionarse.

Para el Puerto Buenos Aires y el Puerto La Plata, considerando las rutas marítimas, la distancia que agrega de más el Canal Magdalena es poco relevante. Parece forzada la inclusión del Puerto La Plata en

el proyecto que, por otra parte, plantea una “salida directa” al océano que garantiza el Canal Magdalena. Como si el actual canal fuera una salida “indirecta”.

Convencimiento honesto

El rápido interés mostrado por el ejecutivo bonaerense por la cuestión portuaria, debe decirse, obedece a un convencimiento conceptual y honesto allí donde la argumentación técnica no ofrece basamento alguno. Es decir, no pueden más que promocionar políticamente lo que el mercado descarta: TecPlata.

No es una señal que deba pasar desapercibida: la filosofía de gestión de la cosa pública para Kicillof y su equipo es justamente “más Estado” sobre todo cuando el mercado no está, no funciona, funciona mal o simplemente no gusta como funciona.

Hay un idealismo dirigista que también puede recalar en la planificación portuaria: pretender lograr que los buques vayan a los puertos que no quieren... Es como si en La Plata hubiesen llevado al paroxismo de la literalidad el curioso artículo “8” de una vieja resolución de AGP.

Ecuación exitosa

Para TecPlata, la ecuación exitosa es que la política le baje la persiana a Buenos Aires. Sólo la política podría hacerla funcionar. Y así se lo habrían hecho creer a los funcionarios bonaerenses.

Desde su llegada al país en 2008, la apuesta filipina estaba atada al fin de la primera de las concesiones de Puerto Nuevo, la de Bactssa. En 2012 vencía la concesión, pero Fernández de Kirchner decidió prorrogar la presencia del operador chino Hutchison Ports por otros tres años. Curiosamente, en 2015, cuando se licitaba la terminal 5, Kicillof era el ministro de Economía y te-

nía a su cargo el área portuaria, sustraída al entonces ministro de Transporte Florencio Randazzo.

Kicillof suspendió meses antes de las elecciones de 2015 la licitación por pedido del entonces candidato a presidente por su partido: Daniel Scioli, gobernador de la provincia de Buenos Aires y pieza clave en el nacimiento de TecPlata, tras garantizarle a Ictsi 30 años de contrato por adjudicación directa, con opción a 30 años más. Otra hubiera sido probablemente la historia en el Puerto Buenos Aires (y de Ictsi en la Argentina) con Scioli presidente.

Ya en 2016, Bactssa ganó la licitación. Ictsi, por las dudas, se había presentado, pero su oferta de US\$ 11 millones quedó lejos de los US\$ 16 millones de los chinos.

Montevideo, no La Plata

“Lo que los funcionarios bonaerenses no terminan de entender es que las líneas, si no pueden operar en Buenos Aires, se van a ir a Montevideo, no a La Plata. Eso significa que las cargas van a transbordar y llegar a la Argentina en servicios feeder. Y son más costos finales, más tiempo. La ruptura de cargas en Montevideo se traslada a las cargas. Las líneas no pierden plata, trasladan los mayores costos”, explicó una fuente del mercado naviero con más de 30 años en la actividad.

TecPlata y los funcionarios bonaerenses, hoy, vuelven a ir por todo. Subestiman, entre muchas cosas, que las cargas están en un 80% al norte de la ciudad de Buenos Aires, cuando ni siquiera lograron captar el 15 a 20 por ciento de las cargas que están más cerca de La Plata que de Buenos Aires. “¿Qué pasa con esos 150.000 contenedores que podrían haber ido y no van? Ahí sí habría un éxito político y económico provincial, y comercial de la terminal, y encima no generaba la desestabilización en Buenos Aires”, reflexionó un capitán retirado que operó en ambos puertos.



La revolución copernicana de TecPlata

TecPlata hace su propia revolución copernicana: ya no le pide a las nuevas autoridades que les terminen los accesos terrestres (condición original de la inversión) y pide, en cambio, que “ajuste” por decisión de Estado el mercado para forzar un derrame de buques a sus brillantes muelles al fondo de un canal de acceso angosto dragado a 27 pies, y de las cargas a sus extensos playones vacíos que necesitan para llenarse más de 140 kilómetros de transporte terrestre con un sobre costo por contenedor –que en TecPlata estiman en 28 dólares y otras fuentes ubican en los US\$ 280–.

Barato y con flexibilidades que otras terminales envidian, TecPlata tampoco podría superar no contar con un desvío ferroviario como tiene Puerto Dock Sud o el propio Buenos Aires, a cuyos muelles llegan (y operan) todas las líneas férreas del país. De hecho, la semana última ingresó una formación del San Martín por el acceso norte.

Lo bueno es que ya avanzan con Trenes Argentinos Infraestructura para ver cómo las vías que llegan a la cabecera de Ensenada se conecten con la terminal, ubicada en Berisso.

Efímero

Nuevamente, la paz se volvió efímera en Puerto Buenos Aires. Los dos años de extensión de los contratos para preparar una nueva licitación comenzaron a ser sistemáticamente esmerilados. Con un arrastre de dos años de caída de las importaciones, con una pandemia que deprimirá todavía más esos números, las señales internas e internacionales vuelven a confundir.

La política que salvó al Puerto hace tres meses ahora muestra una vertiente lateral que desestabiliza un delicado equilibrio. El error de un excel platense, motivado por intereses lógicos (la provincia tiene que defenderse a sí misma), es subestimar las raíces semánticas del Puerto Buenos Aires: es nacional, de todos los argentinos.

Es decir, el Puerto Buenos Aires ya es federal, lo que impone un límite argumentativo a la regionalización o descentralización que impulsa el presidente Alberto Fernández que podría abreviar el discurso provincial. Al menos en la política portuaria.

Por último, y como hace tiempo no se veía, la Administración General de Puertos

(AGP) tiene detrás un grado de alineamiento y apoyo “ecuménico” que hace tiempo no se veía. La suscripción a la gestión exitosa de la prórroga que hicieron sindicatos, terminales locales, navieras internacionales, cargas y los propios funcionarios nacionales dimensionan el jugador que La Plata tiene enfrente.



APERTURA DEL CANAL MAGDALENA

Por el Ingeniero Julio César CÓPOLA
juliocoppola@gmail.com



Ingeniero Naval egresado de la Universidad Mayor de la República. Es Presidente de Corredor Logístico Multimodal (CLM) desarrollo y ejecución de proyectos en la logística de la Hidrovía Paraguay-Paraná (clmulti.com)

Desarrollador de los siguientes proyectos: Logístico para la empresa india JINDAL, explotadora del Cerro Mutún, yacimiento de mineral de hierro de Bolivia y para la construcción de un puerto en Bolivia

(Puerto Busch) para exportar hierro y para dinamizar su comercio exterior.

Past Presidente del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval (IPIN), organismo sin fines de lucro que vela por el desarrollo de la Ingeniería Naval y Portuaria.

Integrante de la Comisión de Técnicos asesora de los legisladores del Partido Colorado en el área Marítima y Portuaria.

Fue Gerente General de la Administración Nacional de Puertos (ANP) desde julio/2000 hasta junio/2005.

Actualmente es Asesor de la Presidencia de la Administración Nacional de Puertos y enlace entre la Capitanía del Puerto de Montevideo y la Administración Nacional de Puertos, designado por el Ejecutivo.

En el Exterior ha participado como expositor en distintos eventos internacionales relacionados con la logística y los sistemas portuarios, que tuvieron lugar en: Argentina, Brasil, Perú, Bolivia, Ecuador, Colombia, México, Estados Unidos, España, Italia y China.

Actividad Docente:

Instructor de TRAINMAR, programa UNCTAD (ONU) en áreas marítima y portuaria.

Dicó cursos sobre temas portuarios en Uruguay, Argentina, Chile y Brasil.

Actividad Periodística y Literaria:

Por qué conviene tener un Puerto de Aguas Profundas

<https://clmulti.com/por-que-conviene-tener-un-puerto-de-aguas-profundas/>

Puerto de Aguas Profundas ¡Ambientalmente Sustentable!

<https://clmulti.com/puerto-de-aguas-profundas/>

Durante 2018, como contrapartida a la solicitud de Uruguay de prolongar el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo hasta el Km 55 con una profundidad de 14 m, Argentina requirió que la CARP autorizara la apertura del Canal Magdalena.

Este canal permitiría al sistema portuario de Buenos Aires acceder a aguas con una profundidad de 12 m primero y 14 m en una etapa posterior.

Con la nueva traza al Sur el Banco Inglés el canal de acceso a los puertos argentinos se

alejara del Puerto de Montevideo, en perjuicio de nuestros intereses, aproximadamente 50 Km respecto a su configuración actual, canal Punta Indio, al Norte del mencionado banco.

El Canal Magdalena tendría un costo que se estima en unos 400 millones de dólares, considerando que solo requiriera del dragado de lodos y no existiese un lecho rocoso o muy duro en toda su extensión, cosa que aún no estaría verificada. Por estar mejor orientado respecto al río tendría, mientras tanto,



Figura 1

un costo de mantenimiento anual del orden del 50% del que demanda el Canal Punta Indio; aproximadamente 10 millones de dólares anuales.

Gracias al Magdalena el acceso a puertos argentinos, hoy a 10 m, podría alcanzar una profundidad hasta 4 m mayor, en virtud de lo cual los buques que allí operen ya no requerirían transferir cargas en puertos uruguayos.

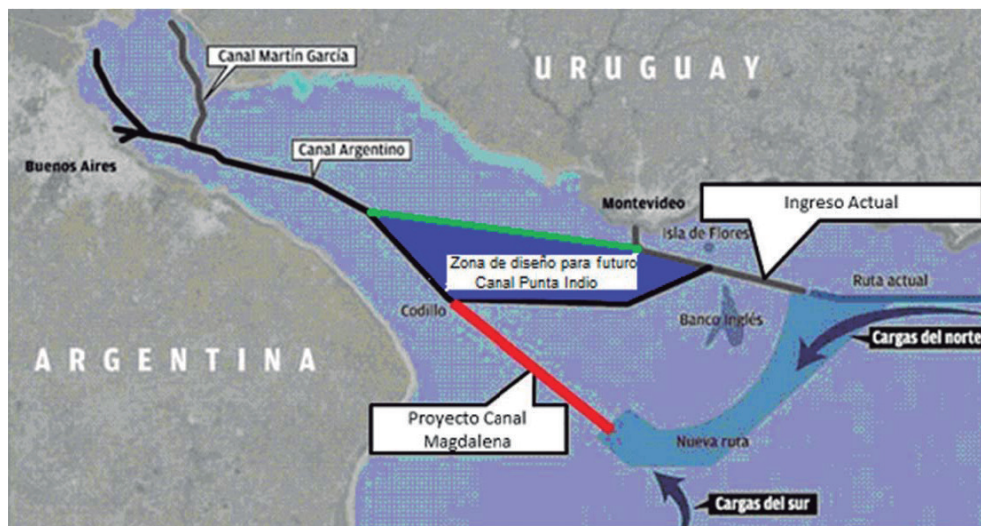
Se nos informó que la Delegación Uruguaya en la CARP accedió al petitorio porque la Argentina no pretendía discontinuar el mantenimiento de Punta Indio. Téngase presente que la apertura del Magdalena debía contar con la aquiescencia de la Delegación Uruguaya en atención a que el Art.17 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo promueve autorizar las obras que no provoquen perjuicio a la otra parte:

Artículo 17°. La Parte que proyecte la construcción de nuevos canales, la modificación o alteración significativa de las ya existentes o la realización de cualesquiera otras obras, deberá comunicarlo a la Comisión Administradora, la cual determinará sumariamente y en un plazo máximo de treinta días, si el proyecto

puede producir perjuicio sensible al interés de la navegación de la otra Parte o el régimen del Río. Si así se resolviera o no se llegase a un acuerdo al respecto, la Parte interesada deberá notificar el proyecto a la otra Parte a través de la misma Comisión. En la notificación deberán figurar los aspectos esenciales de la obra y, si fuere el caso, el modo de su operación y los demás datos técnicos, que permitan a la Parte notificada hacer una evaluación del efecto probable que la obra ocasionará a la navegación o al régimen del Río.

No es concebible, por lo expuesto, que la CARP haya aprobado cambiar la traza del canal de acceso a Buenos Aires alejándolo de Montevideo porque se estaría contraviniendo el Tratado. Para respetarlo, la obra no puede implicar dejar de mantener Punta Indio. Esto no fue autorizado en tanto produciría perjuicio sensible al interés de la navegación de la otra Parte, y se nos ha dicho que no estuvo en el espíritu de la Comisión.

Cabe suponer, entonces, que Argentina seguirá manteniendo el Canal Punta Indio para que la obra no configure un perjudicial cambio de traza del canal de acceso (más



allá de los nombres de cada tramo) que no se pretendió autorizar. Debería bastar esto para disipar las preocupaciones que han tenido eco en la prensa uruguaya.

Refuerza esa suposición la circunstancia de que aproximadamente el 90% de los buques que llegan al Río de la Plata provienen del Norte, y que sus armadores mayo-

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
distribuidor
autorizado

MOTOROLA
servicio
autorizado

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.

ritariamente preferirán navegar por Punta Indio si Uruguay decide proseguir su mantenimiento.

No consideramos factible que Argentina quiera ceder la administración de Punta Indio a Uruguay, ni que pretendiendo abandonarlo pueda negarse a que Uruguay lo conserve activo.

En definitiva, con Punta Indio abierto y mantenido por cualquiera de las dos partes, los armadores que operen ese 90% de buques que provienen del Norte tendrían dos opciones para acceder a los puertos argentinos: Magdalena con hasta 14 m de profundidad, y Punta Indio con sólo 10 m pero siendo bastante más corto. En esta segunda opción los buques deberían seguir pasando por Montevideo cuando requiriesen complementación de carga o necesitasen una descarga previa por razones de calado.

Téngase presente que, mientras se estuviese construyendo el Magdalena, el Punta Indio tendría que estar permanentemente activo y bien conservado para no interrumpir la actividad portuaria argentina que implica el 88% de su comercio internacional. Es decir que al cabo de dos años de construcción el Magdalena se pondría en actividad compitiendo con un Punta Indio todavía en servicio pleno. Podrá estar su conservación a cargo de Argentina o de Uruguay, pero es seguro que necesariamente estará en buen funcionamiento.

Naturalmente, si llegara a existir la alternativa, una parte de las cargas no menor seguiría transitando por Punta Indio y esta circunstancia seguramente incide en la ecuación económica que determina la apertura del Magdalena. No se puede afirmar a priori el repago con peajes de la inversión anunciada estando en competencia con el Punta Indio activo y ya amortizado.

Desde luego, Punta Indio continuará en servicio, porque nuestro país debe evitar que el canal se abandone. Y tiene derecho a con-

servarlo abierto por sus medios si Argentina se negara a honrar el Tratado. No cabe ninguna posibilidad para proceder de otra manera, porque si Uruguay no ejerciera ese derecho, todos sus puertos resultarían gravemente afectados:

- 1) Montevideo se excluiría del acceso al sistema portuario argentino y los buques que naveguen por el Magdalena deberían apartarse de su ruta una gran distancia para poder incluirlo en la operativa.
- 2) Nueva Palmira no podría seguir complementando sus cargas en Montevideo, debiendo los barcos que operen allí navegar por el Magdalena sin poder siquiera hacer cabotaje nacional.
- 3) Fray Bentos, similarmente a Nueva Palmira, no podría hacer cabotaje nacional y tampoco podría planificar servicios complementarios para Montevideo.

No es necesario enumerar todos los servicios y suministros que ya no podría ofrecer Uruguay a los buques, a sus agentes, a los prácticos y a todos los demás actores que transitan por el Río de la Plata.

El Canal Punta Indio debe ser conservado, y si Uruguay tiene que asumir esta responsabilidad lo hará mejorando el transporte fluvio - marítimo de la región. Incluso podría procurar profundizarlo hasta 12 m, en el futuro, cuando sea conveniente desde el punto de vista logístico y económico. Esto sería en beneficio de Uruguay y también de su vecino del Río de la Plata, ofreciéndole más alternativas para una producción que probablemente seguirá creciendo y demandando cada vez más soluciones de transporte marítimo.

No sería descartable, además, que Uruguay promoviera adecuar el diseño de Punta Indio conjuntamente con Argentina, optimizándolo como se esquematiza más abajo. En la figura señalamos una “zona de diseño para el futuro Canal del Indio”, al solo

efecto de ilustrar la idea. La actual poligonal de Punta Indio es producto del devenir histórico de los canales de acceso portuario que Argentina y Uruguay fueron disponiendo individualmente y en franca competencia a lo largo del tiempo. Tal poligonal podría ser revisada y perfeccionada más adelante, tanto como las condiciones físicas permitiesen acercarla a la línea verde superior de la zona de color azul. Sería necesario quizás sortear el Banco Ortiz existente en sus inmediaciones y realizar todos los estudios técnicos y económicos correspondientes, de los cuales no disponemos.

Para terminar, cabría analizar si aun cuando Argentina llevara a cabo la apertura del Magdalena, la conservación y mejora de Punta Indio no podría permitir que las importaciones argentinas ingresaran por este canal, dedicando el Magdalena para las exportaciones, con un significativo abaratamiento de la obra por necesitar una solera más angosta y una sola dirección de navegación.

Una vez más, la mejor defensa de los intereses portuarios uruguayos es poner su infraestructura al servicio de toda la región, con eficiencia y costos competitivos.





GRUPO BOLUDA
Montevideo - Uruguay

Piedras 172
11000 Montevideo - Uruguay
Tel. + 5982 915 12 16
Fax + 5982 916 13 29
E-mail: remolques@reyla.com.uy



Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...
Calidad siempre**



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

www.ttsalvage.com • info@ttsalvage.com



