

# REVISTA NAVAL

SETIEMBRE



2004

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

# REVISTA NAVAL

## PUBLICADA EN EL CLUB NAVAL

AÑO XVI N° 47

ISSN 0797 - 1222  
2004

SETIEMBRE

### REDACTOR RESPONSABLE

C/N (CG) Gustavo VANZINI

### COMISIÓN EDITORIAL

C/N (CG) Aldo FRANCESCO LI

C/N (CG) Eduardo ULERY

C/N (CG) Italo M. SORRENTI

C/F (CG) Enrique ALBORNOZ

C/N (CAA) Fernando DRAPER

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

C/N (CG) Jorge SARAVIA

**Coordinador Informático:** C/F (CG) Diego ROMBYS  
**Coordinador de Página Web:** C/F (CG) Jorge FILARDI

**www.revistanaval.com.uy**

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

**NUESTRA PORTADA:** Crucero Uruguay

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

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

La Revista Naval, es publicada en el Club Naval y es un órgano de difusión de cultura general y profesional, cuya Dirección actúa bajo el más amplio criterio de libertad y responsabilidad intelectual. Por consiguiente, las opiniones editoriales corresponden exclusivamente a la comisión redactora, no debiendo interpretarse necesariamente como reflejo del pensamiento o políticas de la Comisión Directiva del Club Naval.

Del mismo modo las expresiones contenidas en los artículos publicados responden únicamente a sus firmantes. La bienvenida que se brinda a los colaboradores no debe entenderse como identificación de esta Revista, ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado, con los conceptos de aquellos.

# ÍNDICE

A nuestros lectores .....	7
Entrevista a los Presidenciables	
Esc. Guillermo Stirling .....	10
Dr. Jorge Larrañaga .....	18
Dr. Tabaré Vázquez .....	29
Pablo Mieres .....	35
J. Vera .....	43
Arq. Alvaro Lamorte .....	49
Terrorismo	
<i>por el C/A Viglietti</i> .....	57
La campaña soviética	
<i>por el Capitán de Navío (CG) Francisco Valiñas</i> .....	69
El Velero Escuela	
<i>por el Capitán de Navío (CG) Hugo de Barros</i> .....	83
Por tre océanos	
<i>por el Capitán de Navío (CG) Francisco Valiñas</i> .....	29
Expediciones marítimas inglesas a Montevideo en el Siglo XIX	
<i>por Omar Medina Soca</i> .....	89
Actuación de la División	
<i>por el c/n Strasser</i> .....	43
La modernización de las Fuerzas Armadas Argentinas desde fines del siglo XIX	
<i>por la Licenciada Ana María Musicó Aschiero</i> .....	55
Recuerdos del Tacoma	
<i>extractos de un manuscrito realizado por Knut Gunnar Augustsson</i> .....	121

## A NUESTROS LECTORES

Por tercera vez y previo a las Elecciones Nacionales, la Revista Naval requiere de los candidatos a la Presidencia de la Republica, su opinión sobre diversos temas de lo naval y de lo marítimo.

Esto, mas bien que un mero ejercicio editorial, emana de nuestra ineludible responsabilidad al ser el único medio escrito nacional con dedicación exclusiva a los asuntos del mar.

Pretendemos así introducir en la campaña electoral, un tema que, dada su especificidad, estaría excluido de los discursos y las propuestas partidarias, negándonos de esta forma, a quienes estamos interesados en el mismo, la posibilidad de conocer las opiniones de quienes podrían conducir los destinos de nuestro país durante los próximos cinco años.

La Comisión Editorial ha confeccionado un cuestionario que recoge variadas inquietudes de nuestros lectores, el cual hemos hecho llegar a todos los candidatos presidenciales a la próxima Elección Nacional, habiéndose recibido repuestas de los correspondientes a la Unión Cívica, el Partido Nacional, el Partido Independiente, el Partido Colorado, el Frente Amplio-Encuentro Progresista-Nueva Mayoría y el Partido Liberal.

En esta tarea de relacionamiento con los principales actores políticos nacionales, hemos contado con el invalorable apoyo de nuestro colaborador el Señor , quien con gran inteligencia y dedicación ha tendido los necesarios puentes, realizando un trabajo eficiente aunque no exento de dificultades. Es también de su autoría el Cuadro Comparativo que nos permite tener una mayor claridad y definición entre las diferentes repuestas. Vaya para el, nuestro agradecimiento como así también el de todos nuestros lectores.

Nuestra intención hubiera sido hacerles llegar con mayor antelación esta edición, aunque todos comprendemos que el ajetreo propio de el momento político que vivimos no nos ha posibilitado cumplir con nuestros deseos.

Agradecemos también a todos los candidatos que con generosidad nos han hecho llegar sus opiniones y la oportunidad es propicia para desearles el mayor de los éxitos en las próximas instancias electorales.

A todos Ustedes nuestros lectores la satisfacción de esta Comisión Editorial al haber concluido algo que ya forma parte de nuestra tradición editorial y nuestro augurio de Buenos Vientos.

La Comisión Editorial

*Elecciones 2004**Guillermo Stirling (Partido Colorado),**Jorge Larrañaga (Partido Nacional)**Tabaré Vázquez (Frente Amplio - Encuentro Progresista -  
Nueva Mayoría)**Pablo Mieres (Partido Independiente)**Juan Vera (Partido Liberal)**Aldo Lamorte (Unión Cívica)*

## Los candidatos y la política marítima

Seis de los ocho candidatos que a fin de octubre solicitarán a la ciudadanía el voto para alcanzar a la Presidencia de la República, expusieron sus visiones, opiniones y propuestas acerca de la política marítima, sus posiciones respecto al desarrollo del poder marítimo como parte del poder nacional y el rol de la Armada, la actividad portuaria, el desarrollo de un puerto de aguas profundas en el este de Uruguay, el inminente desafío de la gestión de un espacio marítimo mayor que el actual, las misiones de paz que realizan las Fuerzas Armadas y el eventual establecimiento de una organización para atender los asuntos marítimos.

Los candidatos expresaron sus posiciones acerca de esos y otros asuntos, respondien-

do a un cuestionario de diecisiete preguntas elaborado por los responsables de la Revista Naval y que se les hizo llegar entre los días 11 y 12 de agosto de 2004.

Con las entrevistas realizadas a los candidatos Aldo Lamorte (Unión Cívica), Jorge Larrañaga (Partido Nacional), Pablo Mieres (Partido Independiente), Guillermo Stirling (Partido Colorado), Tabaré Vázquez (Frente Amplio - Encuentro Progresista - Nueva Mayoría), Juan Vera (Partido Liberal)<sup>1</sup>, la “Revista Naval”, pone por tercera vez al alcance sus lectores las opiniones sobre política marítima de los presidenciables, como sucedió en 1994 y 1999.

---

<sup>1</sup> El candidato a la Presidencia por el Partido de los Trabajadores, Rafael Fernández, agradeció el envío del cuestionario y se excusó de responderlo.

## ESC. GUILLERMO STIRLING

### Candidato por el Partido Colorado

**PREGUNTA1** .En poco tiempo nuestro país presentará ante el organismo competente de Naciones Unidas, los estudios técnicos que permitirán reclamar una mayor extensión de la Plataforma Continental ¿Cómo visualiza la gestión de dichos Espacios Marítimos ampliados, considerando el sensible incremento del área sobre la cual el Estado deberá ejercer sus derechos y responsabilidades, a producirse cuando se incorpore a nuestra jurisdicción la extensión de la Plataforma Continental que se reclama?

**REPUESTA:-** En los últimos 30 años la tecnología y su desarrollo ha influenciado notablemente en la investigación de los Océanos contribuyendo a que las Naciones realicen un uso “adecuado y prudente” de los mismos. Para alcanzar esta situación se necesita mantener el equilibrio entre la competencia de los Estados por lograr un mayor aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos de los Océanos en beneficio propio y la cooperación entre los mismos, estableciendo las normas jurídicas internacionales que permitan la competencia sin generación de conflictos. Este proceso se lleva a cabo todos los días y aquél país que no participe activamente en él, corre el riesgo de que sus intereses marítimos sean avasallados, con el consiguiente costo económico y político. Por lo antedicho, para hacer frente a sus nuevas responsabilidades, el Uruguay deberá mantener su presencia en los Organismos Internacionales vinculados así como actualizarse constantemente en cuanto a la tecnología aplicada en la investigación , tanto en personal como en medios materiales.

**PREGUNTA2** ¿Qué desafíos o posibilidades entiende Ud. que plantean la ampliación de la Plataforma Continental y el concepto del Atlántico Sur como Zona de Paz y Cooperación, en el marco de la integración regional?

**REPUESTA:-** La ampliación de la Plataforma Continental y la Z.P.C, no hacen más que confirmar la necesidad de cooperación entre los Estados ribereños de ambas márgenes del Océano Atlántico, ya que sin ella cualquier proyecto de investigación sería irrealizable. No debemos perder de vista que áreas temáticas tan sensibles como la contaminación y el cambio climático son de la mayor relevancia y los océanos juegan un papel preponderante en ellas. Por otra parte la integración económica –comercial ha comenzado a andar con el Mercosur y con el tiempo los intereses de ambas márgenes del Océano van a confluir, ya sea en bloque o individualmente.-

**PREGUNTA:** .La sobreexplotación de los recursos pesqueros en distintas regiones, ha motivado la recalada en el Atlántico Sudoccidental, uno de los caladeros más ricos en diferentes especies, de flotas de grandes potencias pesqueras que operan a distancia de sus países de origen. ¿Cuál sería la estrategia a impulsar para la protección de la riqueza ictícola, principalmente en aquellas especies transzonales y altamente migratorias, que además de encontrarse en nuestra Zona Económica Exclusiva, están sometidas a la pesca depredatoria en la denominada “milla 201”?

**RESPUESTA:-** El interés del Uruguay como

Estado ribereño no se agota ni finaliza en la institucionalización de la Zona Económica Exclusiva, sino que va más allá de las 200 millas.- Así reafirmamos la necesidad de establecer medidas unilaterales en la zona marítima adyacente acorde con el Derecho del Mar, las que deben cumplir las siguientes condiciones para lograr la conservación de las especies:

a.- que estén fundamentadas en una necesidad urgente.

b.- que estén fundamentadas en criterios científicos.

c.- que no ejerzan discriminación de nacionalidad entre los pescadores.

Para lograrlo es imprescindible la coordinación con los estados ribereños vecinos con Z.E.E adyacentes a fin de coordinar los intereses, en otras palabras, lograr una adecuada adaptación de la normativa de la Z.E.E a la Alta Mar adyacente a dicha Zona.-

**PREGUNTA 4.** ¿Qué lugar ocupan a su juicio, como instrumento de la Política Exterior, las Misiones de Paz que nuestras FFAA llevan a cabo al amparo de las Naciones Unidas? ¿Entiende que el tema tiene otros aspectos relevantes a considerar?

**REPUESTA:** El Uruguay tiene una larga historia como partícipe en estas Misiones, ya sea con Observadores como con contingentes. Durante la misma ha generado una elevada calificación internacional por la calidad de los servicios prestados a las NN.UU. Los éxitos cosechados en tales Misiones han hecho que la presencia de los efectivos uruguayos sea requerida con mayor frecuencia. En este punto ya es casi una obligación moral el participar, tendiendo la mano a aquél que la necesita y contribuir así a que se recupere y mantenga la paz.- Por otra parte la participación prestigia al país y le agrega peso a su opinión en el concierto internacional.

**PREGUNTA 5.** ¿Qué opciones considera a fin

de mantener y mejorar los servicios portuarios que nuestro país ofrece a los usuarios y cómo se insertan las mismas en la actual coyuntura de integración regional?

**RESPUESTA:-** La actual Ley de Puertos data del año 1992 y en lo que respecta al Puerto de Montevideo el aumento del tonelaje de carga que entró/salió por el mismo ha sido exponencial. El movimiento de contenedores pasó de 12 por hora en 1992 a 60/70 por hora en la actualidad.- Esta demostración de eficacia en la gestión de las Empresas actuantes debe animarnos a continuar en esa línea.- Si acaso los promedios /hora de carga disminuyeran, el puerto quedaría en desventaja frente a sus competidores más próximos : Buenos Aires y Río Grande.

**PREGUNTA 6** ¿A que causas entiende Ud. que obedece la carencia de una Marina Mercante Nacional de significación, mientras el país impulsa y concreta políticas de desarrollo de las exportaciones y de los servicios portuarios?

**RESPUESTA:-** Preferimos no referirnos a porqué no la tenemos sino a qué deberíamos hacer para tenerla. En tal sentido se debería incentivar la construcción de buques en astilleros uruguayos mediante la aplicación de un plan de asistencia financiera para el desarrollo de la Industria Naval. Con un plan de construcciones de embarcaciones con y sin propulsión, se lograría el crecimiento de la flota de la bandera y se recuperaría la Industria Naval. Una vez que se vayan concretando las obras de las Hidrovías aumentarán las cargas a transportar, las cuales encontrarán a una Industria Naval y a una Marina Mercante en condiciones de enfrentar el desafío.

**PREGUNTA 7.** Las actividades marítimas tienen una base común fundamental, determinada por la naturaleza del medio marino y la interdependencia de los medios actuantes.

Parecería que todos los aspectos relacionados a lo que configura un único sistema político, económico, técnico-científico y geográfico, deberían ser abordados desde una perspectiva común a fin de diseñar armónica y globalmente las políticas y estrategias más adecuadas. ¿En ese sentido cómo visualiza la creación de un Ministerio o de un Organismo de alto nivel dentro de la organización del Estado para la atención de los Asuntos Marítimos?

**RESPUESTA:**7.-11.-12.-14.- Sin lugar a dudas para generar una “Conciencia Marítima “ que hoy no existe, habrá que desarrollar medidas que proyecten al Uruguay hacia el ámbito marítimo, relacionando así a la Nación con el mar.- Para ello será de aplicación una Política Marítima coherente con los Objetivos Nacionales como única manera de racionalizar las Organizaciones y los medios que el país empleará para relacionarse con el mar. Estos serían:

- .-Marina Mercante.
- .-Industrias Navales (reparaciones y construcciones)
- .-Puertos/Terminales.
- .-Industria Pesquera.
- .-Medios de exploración y búsqueda en el mar y su lecho.
- .-La Armada Nacional y su infraestructura.
- .-La Educación Naval ( recursos humanos)
- .-Las Agencias Marítimas.

El orden de enumeración no significa importancia.

Creemos firmemente que una Marina Mercante y la Armada Nacional se desarrollarían favorablemente si implantáramos una Industria Naval afín a los Objetivos. Se comenzaría con la construcción de embarcaciones de pequeño tonelaje ( ya hay experiencia ) aprovechando las actuales instalaciones y personal capacitado y luego se procedería a:

- .- Transferir tecnología.
- .- Adquirir tecnología
- .- Crear tecnología propia.
- .- Combinar tecnología.

Con estas medidas estaríamos proponiendo el desarrollo del Poder Marítimo al aumentar el tonelaje de nuestra bandera, obteniendo de esa manera mayor presencia en el cabotaje primero y luego en los mares del mundo, creando trabajo para nuestros conciudadanos y fuentes de ingreso para el país.-

La complejidad de las tareas antes mencionadas hacen necesaria la presencia de un Organismo coordinador de actividades de manera tal de evitar la duplicación de los esfuerzos y las interferencia mutuas.

**PREGUNTA 8.** El dragado, mantenimiento y señalización de las vías navegables ha pasado de ser un tema de carácter operativo marítimo, a constituirse en un factor estratégico nacional, como lo demuestran las recientes negociaciones diplomáticas llevadas a cabo por las Comisiones administradoras del Río de la Plata y del Río Uruguay. Estas acciones de política exterior deben necesariamente ser apoyadas por el incremento de la capacidad nacional para operar y mantener las vías navegables que el país pretende tener bajo su administración. ¿Cómo estima usted conveniente proceder para alcanzar este objetivo con el fin de fortalecer una situación que afecta directamente la soberanía nacional?

**RESPUESTA:-** Al Río Uruguay no debemos considerarlo como un obstáculo para el progreso, sino como un factor de desarrollo. Para ello es necesario ubicarlo como Objetivo Nacional. Si deseamos que nuestros puertos del litoral operen en forma continua será imprescindible brindar seguridad a la navegación mediante un sistema permanente de dragado y mantenimiento, de boyado y de comunicaciones. Para ello será absolutamente necesario acordar con la contraparte estableciendo objetivos a corto, mediano y largo plazo a fin de progresar en los sistemas mencionados. Debe destacarse que para cumplir con los compromisos que se adquieran será necesaria una fuerte inversión en medios materiales.

**PREGUNTA 9.** ¿Cómo estimularía el desarrollo de una política para los deportes náuticos en un momento en que estas actividades se están incrementando, en un contexto de expansión del sector turístico?

**RESPUESTA:.-** En el Uruguay están poco desarrollados los deportes náuticos desde la natación a la vela, por lo que debería encararse una campaña de desarrollo de los mismos legislando para brindar apoyo y facilidades tanto a aquellas Instituciones que ya los practican como a nuevas instituciones, a fin de que nazcan escuelas de buceo y caza submarina, se construyan piscinas, botes( pesca, remo, canotaje, etc) y embarcaciones a vela de diferentes clases.- Así, al proliferar los medios en todo el territorio nacional- ya dotado de una excelente red hidrográfica para la práctica de deportes náuticos- se pondrán al alcance de la gente los elementos para iniciarse en el deporte de su preferencia. Luego, con la imitación , la reiteración de las competencias y la difusión de las mismas, esos deportes se integrarán a la conciencia nacional.-

**PREGUNTA 10.** La presencia uruguaya en la Antártida se ha ido consolidando con el paso de los años y el país ha alcanzado ciertos logros significativos en distintos campos del quehacer antártico. ¿Cuáles serían los objetivos que en materia de política exterior deberían ser considerados para los próximos años pensando en el desarrollo futuro del Uruguay en esa zona?

**RESPUESTA:.-** El Uruguay, es Miembro Consultivo del Tratado Antártico conjuntamente con otros 27 países, es decir es miembro pleno. Tiene por lo tanto a su cargo la administración y gobierno del área geográfica delimitada por el Tratado. En tal contexto, en virtud de que las decisiones se toman por consenso, la opinión del Uruguay es de gran peso político y jurídico. Para conservar el mencionado carácter de Miembro Consultivo, el Uruguay deberá nece-

sariamente continuar realizando investigaciones en el área, por sí solo y en cooperación con otros Miembros. En tal sentido deberá mantener su presencia antártica, fundamentalmente con y desde su Base Científica Antártica Artigas. Asimismo Uruguay deberá continuar asistiendo y participando activamente en todos los foros del Sistema del Tratado, evidenciando su posición y su directo interés en el Continente y sus áreas correspondientes.

**PREGUNTA 11.** Pese a vivir tradicionalmente de “espaldas al mar”, el Uruguay se encuentra ante una coyuntura propicia para revertir esa postura. Pruebas de ello, entre otras parecen ser la progresiva optimización de los servicios portuarios, acompañada de actitudes asociadas como ser el dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo, el proyecto de relevamiento de corredor de aguas seguras que está llevando a cabo la Armada y en otro orden los estudios sobre la Plataforma Continental. La evaluación de dicha coyuntura y una correcta divulgación de sus efectos hacia nuestra sociedad, podrían influir positivamente en la consolidación de una “conciencia marítima nacional”, como elemento fundamental para propender al desarrollo sustentable de los intereses del Estado en el ámbito marítimo. ¿Estima necesario implementar medidas para la generación de una “conciencia marítima” como instrumento capaz de potenciar los intereses marítimos nacionales? ¿Podría citar algún ejemplo que considere relevante?

**RESPUESTA:.-** Contestadas con la N° 7.

**PREGUNTA 12.** ¿Cómo considera Ud. que influiría un mayor desarrollo del Poder Marítimo en el incremento del Poder Nacional y, por lo tanto, en la concreción de los grandes objetivos nacionales? ¿Tiene en sus planes alguna medida concreta que propenda a ese desarrollo

**RESPUESTA: -** Contestadas con la N° 7.-

**PREGUNTA 13.** Es evidente la favorable relación costo-beneficio del transporte fluvial en comparación con las otras modalidades del transporte de cargas intra – regional. En tal sentido y como parte del proyecto de integración regional se desarrolló la Hidrovía Paraguay-Paraná Puerto Cáceres-Nueva Palmira. En el Uruguay, tal apreciación sumada a los requerimientos de la expansión forestal, motivaron el desarrollo de la llamada Hidrovía del Río Uruguay, así como también el relanzamiento del Puerto de Fray Bentos, la existencia de proyectos en torno al Puerto de Paysandú, la instalación de terminales privadas como la de M’Bopicuá y el perfeccionamiento de la infraestructura y de los servicios ofrecidos por el Puerto de Nueva Palmira. ¿Qué perspectivas tiene respecto al futuro de la Hidrovía Paraguay-Paraná y a la Hidrovía del Río Uruguay, las que luego de un auge inicial, parecen haber entrado en un período de letargo e indefiniciones?

**RESPUESTA:-** La Cuenca del Plata constituye una de los principales sistemas navegables del planeta y su área de influencia es formidable por sus variedades climáticas , morfológicas y recursos hídricos diversos. Las hidrovías Paraguay-Paraná y la Río Uruguay afectan a un número aproximado a los 40.000.000 de personas en su área de influencia .- Lo expresado habla de la importancia de ambos emprendimientos por lo que es imprescindible fortalecer los mismos mediante la coordinación de las voluntades políticas de los países involucrados a fin de continuar con lo iniciado en beneficio de todos.-

**PREGUNTA 14.**La existencia de una industria marítima capaz no solo de efectuar reparaciones, sino también de realizar construcciones es uno de los elementos constitutivos del Poder Marítimo de una Nación. ¿Cómo ve la posibilidad de que astilleros que operan en nuestro país desarrollen la

capacidad de construir embarcaciones para satisfacer alguna de las necesidades de la Armada Nacional o de las múltiples áreas de actividad de la Marina Mercante?

**RESPUESTA:-** Contestada junto con la 7ª.-

**PREGUNTA 15** ¿Qué importancia le asigna a la construcción de un puerto de aguas profundas que, para satisfacer la demanda existente en la región, complemente los servicios que hoy ofrece el Puerto de Montevideo?

**RESPUESTA:-** Mucho ya se ha hablado y escrito sobre el puerto de aguas profundas que se construiría en el litoral atlántico uruguayo. Pero también es necesario pensar en la terminal Marítima dotada con las vías de comunicación apropiadas para la carga hacia y desde el puerto. Este debería ser capaz de canalizar las cargas de la región ( Cuenca del Plata ) y no necesariamente sería un competidor del puerto de Montevideo ya que este en algún momento podría manifestar los síntomas de “saturación”.-

**PREGUNTA 16.**¿Cómo visualiza la integración de las capacidades logísticas de las tres Fuerzas, a fin de maximizar el rendimiento de los escasos recursos que se asignan al sostenimiento de las mismas, en un ambiente de aumento de tareas y por ende de mayores requerimientos de apoyo?

**RESPUESTA:-** Es sabido que la operatividad de una fuerza está condicionada por la Logística y ésta es condicionada por la Economía, por lo tanto la Economía condiciona la Operatividad. La integración de los sistemas logísticos de las diferentes Fuerzas contribuiría a facilitar tanto como a abaratarlas las adquisiciones y por consiguiente se obtendrían beneficios para las FF.AA en su conjunto. Obviamente el material específico de cada Fuerza que no pueda o no deba ser homogeneizado por razones operacionales estaría fuera de este razonamiento.-

*Elecciones 2004**Los candidatos y la política marítima***DR. JORGE LARRAÑAGA**

## Candidato por el Partido Nacional

**PREGUNTA1** .En poco tiempo nuestro país presentará ante el organismo competente de Naciones Unidas, los estudios técnicos que permitirán reclamar una mayor extensión de la Plataforma Continental ¿Cómo visualiza la gestión de dichos Espacios Marítimos ampliados, considerando el sensible incremento del área sobre la cual el Estado deberá ejercer sus derechos y responsabilidades, a producirse cuando se incorpore a nuestra jurisdicción la extensión de la Plataforma Continental que se reclama?

**RESPUESTA:** Luego que la presentación del Uruguay ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y sus eventuales recomendaciones permitan determinar el límite exterior de nuestra plataforma continental, se habrá dado un paso histórico para la determinación de nuestras fronteras marítimas.

Los límites laterales de nuestra plataforma con las de Brasil y Argentina también ya se encuentran aprobados por los acuerdos internacionales oportunamente celebrados. El marco jurídico para esa nueva área está claramente determinado.

Las autoridades competentes deberán establecer las prioridades para su gestión en consonancia con las demás áreas del Estado.

La gestión de esos nuevos espacios marítimos que constituyen la prolongación natural de nuestro territorio, será regulada por la CONVEMAR ya sea para la exploración y explotación de sus recursos naturales y otros usos.

En principio, la gestión de la nueva área territorial deberá cubrir los siguientes aspectos:

- La defensa de la soberanía, que es una responsabilidad conjunta de la Armada Nacional y el Ministerio de Relaciones Exteriores.
- La salvaguarda de la vida en el mar y el apoyo a la navegación, que son responsabilidad de la Armada nacional.
- La regulación y control de la pesca.
- La prospección y organización de la explotación de recursos marinos, especialmente la pesca.
- La investigación científica.

(Ver pregunta 7)

**PREGUNTA2** ¿Qué desafíos o posibilidades entiende Ud. que plantean la ampliación de la Plataforma Continental y el concepto del Atlántico Sur como Zona de Paz y Cooperación, en el marco de la integración regional?

**RESPUESTA:** Esperamos que la evolución del Mercosur permita profundizar con equilibrio la integración regional, y facilitar acuerdos de cooperación y puesta en común de recursos en múltiples aspectos de las relaciones entre sus países miembros.

Esta expectativa se refleja en las respuestas a varias de las preguntas que siguen, y en la posibilidad de acordar objetivos compartidos y la puesta en común de recursos para la gestión de la plataforma continental. Las posibilidades incluyen prácticamente todos los as-

pectos de la gestión de la plataforma continental, pero son especialmente relevantes en la prospección y explotación de recursos marinos. Los acuerdos internacionales, a los cuales Uruguay adhiere, sobre derechos de pesca y regulación de la actividad pesquera, son fundamentales para que nuestro país pueda desarrollar ese sector de actividad económica.

**PREGUNTA 3** .La sobreexplotación de los recursos pesqueros en distintas regiones, ha motivado la recalada en el Atlántico Sudoccidental, uno de los caladeros más ricos en diferentes especies, de flotas de grandes potencias pesqueras que operan a distancia de sus países de origen. ¿Cuál sería la estrategia a impulsar para la protección de la riqueza ictícola, principalmente en aquellas especies transzonales y altamente migratorias, que además de encontrarse en nuestra Zona Económica Exclusiva, están sometidas a la pesca depredatoria en la denominada “milla 201”?

**RESPUESTA:** Uruguay no puede pretender que las demás flotas dejen de explotar las especies altamente migratorias como el atún o el pez espada. Como se ha dicho en algunos foros internacionales, en un mundo con hambre no se puede permitir que los peces mueran de viejos.

Uruguay participa activamente de los foros internacionales referidos a la pesca tales como el ICCAT y el CCRUMA abogando por el establecimiento de controles sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Su objetivo es mantener una explotación pesquera racional que impida la sobre pesca. Sin privar la necesaria utilización actual del recurso, a través de una explotación sustentable.

La estrategia nacional deberá contemplar tres líneas de acción:

- Una defensa, coordinada con Argentina, de las regulaciones de pesca en la zona común de pesca uruguayo – argentina establecida en el Tratado del Río de la Plata y

en la plataforma continental, a través de la acción de la CTMFM y la aplicación de las normas reglamentarias de la actividad de los estados y los particulares. Para ello deberán actualizarse los medios de control de los que dispone nuestro país. En tal sentido ya se están mejorando los controles de los buques que operan en el área con sistemas de posicionamiento VMS y otros medios electrónicos de control de la flota para evitar la depredación de los recursos y favoreciendo la implantación de un Parte Común de Pesca.

- El control de la política de otorgamiento de bandera, para evitar sucesos de violación de normas internacionales, como los acaecidos recientemente. Debemos promover el desarrollo de empresas pesqueras nacionales o negociar un régimen de empresas pesqueras del Mercosur, que ofrezca mayores garantías para el control de las actividades y el cumplimiento de las normas.
- La formulación, negociación del Proyecto Uruguay plataforma logística del Cono Sur, al que nos referimos con mayor detalle en la respuesta a la pregunta N° 5. Este proyecto facilitará la promoción de la utilización de la infraestructura portuaria y de servicios logísticos y de las facilidades de procesamiento e industrialización de la pesca, por parte de las flotas de terceros países.

**PREGUNTA 4.**¿Qué lugar ocupan a su juicio, como instrumento de la Política Exterior, las Misiones de Paz que nuestras FFAA llevan a cabo al amparo de las Naciones Unidas? ¿Entiende que el tema tiene otros aspectos relevantes a considerar?

**RESPUESTA:** La participación de Uruguay en operaciones de mantenimiento de la paz se remonta aun antes de las de las Naciones Unidas y son la expresión de nuestra política exterior de favorecer el mantenimiento de la paz regulada por el derecho internacional. La

participación de efectivos de la Armada Nacional en misiones en el Congo y otras naciones demuestra que las tres armas pueden desempeñar con capacidad profesional ese importante cometido.

La renovación de equipos, el ejercicio de actividades profesionales en ámbitos conflictivos, el intercambio de experiencias con efectivos de otras fuerzas, la experiencia práctica de convivir con otras realidades étnicas, sociales y de conflictos, que felizmente no experimentamos en nuestro país, son aspectos relevantes a considerar para continuar participando en ellas sin descuidar los cometidos asignados a nivel nacional.

**PREGUNTA 5.** ¿Qué opciones considera a fin de mantener y mejorar los servicios portuarios que nuestro país ofrece a los usuarios y cómo se insertan las mismas en la actual coyuntura de integración regional?

**RESPUESTA:** En el mantenimiento y mejora de los servicios portuarios debe considerarse a la luz de dos elementos.

Por una parte, la promoción de la participación privada en el desarrollo de la infraestructura y la prestación de los servicios, tanto portuarios como logísticos. En este sector las experiencias de participación privada han sido exitosas y se han reflejado en ampliación y actualización tecnológica de los servicios y mejora de la calidad y costos para los usuarios.

Por otra, la necesidad de formalizar y promover un proyecto de Uruguay polo logístico del Cono Sur, que explote las ventajas geográficas y en la dotación de factores, poniéndolas al servicio de la integración de la región y del desarrollo nacional.

El desarrollo de los servicios de transporte y logística es esencial para el crecimiento de la producción nacional, como sector relevante para la captación de inversión y generador de empleo, y es el corazón de un proyecto de Uruguay como centro logístico comercial del Mercosur ampliado (Mercosur + Bolivia + Chi-

le), que será el gran facilitador del transporte y el comercio en el Cono Sur.

La concreción de un proyecto semejante será el principal atractivo de inversiones para nuestro país a mediano plazo, y una de las principales fuentes de empleo. Directo, por las inversiones en infraestructura de transporte, y servicios y tecnología asociada. Indirecto al mejorar las posibilidades de emprendimientos productivos y turísticos en nuestro territorio. El proyecto debe ser negociado en el Mercosur y presentado como el principal instrumento compensatorio de las asimetrías del Uruguay en relación con Argentina y Brasil. Esa negociación implica no solo la aceptación de esa situación y la adopción de la normativa comunitaria que la respalde, sino además el compromiso de realización de las obras de infraestructura necesarias en cada uno de los países y la incorporación a la política comercial común de las directivas que viabilicen este proyecto. También implica que el diseño del proyecto debe prever ventajas para todos los países involucrados y oportunidades de negocio para sus empresas nacionales.

Deberemos adaptar nuestra legislación que regula el transporte y los servicios logísticos, para adaptarla a las modalidades actuales de negociación internacional, especialmente en materia de zonas francas, depósitos francos, puertos libres e instrumentos análogos. De otra forma nos estamos autoimponiendo limitaciones.

La competitividad del sector será crítica para el proyecto. Para Uruguay, este requerimiento no solo se limita a la participación privada, sino también a las obras, servicios y roles que corresponden al Estado, incluyendo la celeridad y calidad de la normativa que deban aprobar el Poder Legislativo o el Poder Ejecutivo.

El proyecto incluirá:

- Las mejoras de las vías de acceso hacia y desde el Río de la Plata:
  - o Hidrovía Paraguay – Paraná.

o Hidrovía Río Uruguay.

o Navegabilidad del Río de la Plata.

o Corredor de tránsito Chile – Río de la Plata (apunta a resolver los obstáculos recurrentes que pone la administración argentina al tránsito de mercaderías hacia y desde Chile, y en menor medida Bolivia y Paraguay).

o Enlace ferroviario eficiente Río de la Plata – Bolivia y Norte de Argentina.

o Dr. Jorge Larrañaga

Candidato por el Partido Nacional

Enlace terrestre entre el NE uruguayo y Brasil.

· La infraestructura a mejorar o desarrollar en territorio uruguayo y su conectividad:

o Centro logístico para el Mercosur en Nueva Palmira, basado en la infraestructura existente y en la facilitación de emprendimientos privados.

o Mejora de las facilidades y el acceso al puerto de Montevideo y aumento de su capacidad operacional.

o Polo logístico en Fray Bentos.

o Puerto de aguas profundas en la costa del Atlántico, como solución a largo plazo para el transporte marítimo desde y hacia el Río de la Plata. La construcción del puerto sería el resultado de un acuerdo, probablemente más amplio, entre los cuatro países del Mercosur. (igual consideración que sobre el puente).

o Desarrollo ferroviario para asegurar el acceso a los polos de entrada-salida y distribución.

o Centro de distribución de transporte aéreo y de servicios al transporte aéreo,

integrado a la infraestructura de transporte por agua y terrestre.

· La normativa del Mercosur y la introducción o adaptación de las regulaciones nacionales.

o Regulación comunitaria para facilitar el desarrollo de los servicios logísticos al comercio y transporte, reconocer polos logísticos para el Mercosur ampliado y asegurar su papel en las negociaciones conjuntas con terceros países o grupos de países.

o Resolver los problemas de doble cobro del AEC.

o Adaptar el Código Aduanero del Uruguay y otras normas nacionales, de modo de viabilizar la prestación de servicios al transporte y el comercio.

**PREGUNTA 6** ¿A que causas entiende Ud. que obedece la carencia de una Marina Mercante Nacional de significación, mientras el país impulsa y concreta políticas de desarrollo de las exportaciones y de los servicios portuarios?

**RESPUESTA:** El reducido volumen de exportaciones de nuestro país y la abundancia de oferta del transporte marítimo internacional son factores que por el momento, no facilitan la existencia de una Marina Nacional de significación. Por otra parte, las medidas cada vez más estrictas que se han establecido internacionalmente para la seguridad de los buques, la utilización de barcos de tonelaje cada vez mayor, debido al aumento del costo de los fletes, y el costo creciente de la tecnología incorporada a la navegación, incide para que se requieran mayores capitales en el armado de buques.

La evolución del Mercosur puede abrir la posibilidad de diseñar una política común de desarrollo de la marina mercante nacional, en la cual el Uruguay encuentre una forma de

participación que neutralice las limitaciones señaladas.

**PREGUNTA 7.** Las actividades marítimas tienen una base común fundamental, determinada por la naturaleza del medio marino y la interdependencia de los medios actuantes. Parecería que todos los aspectos relacionados a lo que configura un único sistema político, económico, técnico-científico y geográfico, deberían ser abordados desde una perspectiva común a fin de diseñar armónica y globalmente las políticas y estrategias más adecuadas. ¿En ese sentido cómo visualiza la creación de un Ministerio o de un Organismo de alto nivel dentro de la organización del Estado para la atención de los Asuntos Marítimos?

**RESPUESTA:** La organización del Estado uruguayo es básicamente de corte sectorial. Si bien en el futuro debería incorporar un perfil territorial y funcional bien definido que cruce la estructura sectorial, el proceso de cambio institucional y cultural será prolongado. En una organización de base territorial, la plataforma continental o el mar territorial podrían ser una unidad de gestión.

Mientras tanto, la diversidad de realidades y aspectos que manifiestan en el medio marino, tales como pesca, navegación, comercio internacional, control de fronteras, preservación del medio ambiente, prevención y control de la contaminación, explotación de recursos naturales, salvaguarda de la vida humana, servicios portuarios, zonas de alijo y complemento de carga, turismo, involucran a diversos organismos y no facilitarían la planificación centralizada de las actividades marítimas. Lo que sí es fundamental es el establecimiento y cumplimiento de una política marítima nacional, que puede tener el respaldo de un Comité Nacional de Intereses Marítimos, y que sea ejecutada, en lo que corresponda, por ministerios u organismos sectoriales.

**PREGUNTA 8.** El dragado, mantenimiento y

señalización de las vías navegables ha pasado de ser un tema de carácter operativo marítimo, a constituirse en un factor estratégico nacional, como lo demuestran las recientes negociaciones diplomáticas llevadas a cabo por las Comisiones administradoras del Río de la Plata y del Río Uruguay. Estas acciones de política exterior deben necesariamente ser apoyadas por el incremento de la capacidad nacional para operar y mantener las vías navegables que el país pretende tener bajo su administración. ¿Cómo estima usted conveniente proceder para alcanzar este objetivo con el fin de fortalecer una situación que afecta directamente la soberanía nacional?

**RESPUESTA:** La mejora y mantenimiento de la navegabilidad del Río de la Plata, y del Río Uruguay son componentes esenciales del proyecto Uruguay plataforma logística del Cono Sur. Ello implica la necesidad de establecer compromisos permanentes de Argentina y Uruguay para la gestión común de las vías navegables compartidas y la asignación de los recursos financieros y materiales que permitan llevarla a cabo. La focalización de los intereses sobre el Río de la Plata y el Río Uruguay no deben llevarnos a olvidar la importancia de la navegabilidad de la Laguna Merín, como componente de un proyecto de integración y desarrollo de esa cuenca.

Mientras se procesa dicho proyecto, nuestro país debe asumir una mayor participación en el mantenimiento de las vías fluviales de navegación, en particular de los accesos a los puertos del Río Uruguay y a Montevideo. En el marco de las políticas de transformación del Estado y de participación privada en las inversiones y operaciones de los servicios básicos, la planificación y las regulaciones correspondientes a los servicios de dragado y mantenimiento de la navegabilidad y el acceso a los puertos del Río de la Plata y el Río Uruguay, sería una responsabilidad del Esta-

do, y la prestación de esos servicios debería transferirse a empresas privadas bajo control y supervisión estatal. A esos efectos debería preverse la negociación de financiamiento internacional para la licitación de dichos servicios.

De acuerdo con la evolución del proceso de integración regional del proyecto Uruguay plataforma logística del Mercosur, se podría promover la formación de una empresa binacional de capitales privados para el mantenimiento de la navegabilidad de los ríos y el acceso a los puertos.

**PREGUNTA 9.** ¿Cómo estimularía el desarrollo de una política para los deportes náuticos en un momento en que estas actividades se están incrementando, en un contexto de expansión del sector turístico?

**RESPUESTA:** La promoción de deportes acuáticos variados, asociada al desarrollo del turismo, debe ser parte de la política sectorial respectiva. La infraestructura y el equipamiento para la práctica de deportes acuáticos debe recibir el mismo tratamiento que la infraestructura y equipamiento de soporte del turismo, y debe estar sujeta a los mismos requerimientos y controles ambientales.

**PREGUNTA 10.** La presencia uruguaya en la Antártida se ha ido consolidando con el paso de los años y el país ha alcanzado ciertos logros significativos en distintos campos del quehacer antártico. ¿Cuáles serían los objetivos que en materia de política exterior deberían ser considerados para los próximos años pensando en el desarrollo futuro del Uruguay en esa zona?

**RESPUESTA:** El Uruguay debe continuar su presencia en la Antártida manteniendo sus programas de investigación, cumpliendo los compromisos del Tratado Antártico, respetando y haciendo respetar a los buques que enar-

bolan su bandera las normas de preservación de los recursos pesqueros del área.

Como en otros aspectos, existen posibilidades de cooperación y coordinación de operaciones con los demás países del Mercosur, compartiendo recursos para desarrollar programas conjuntos, asociados a intereses compartidos.

Los objetivos de la política antártica no pueden limitarse a la mera presencia y a programas de limitados y de relativa prioridad. Debemos enfatizar el apoyo a las actividades económicas permitidas por los tratados vigentes, la defensa del medio antártico, y programas científicos más ambiciosos. La limitación de recursos de nuestro país nos debe impulsar a promover programas conjuntos con los países del Mercosur, y si fuera posible a formular una política antártica común.

**PREGUNTA 11.** Pese a vivir tradicionalmente de “espaldas al mar”, el Uruguay se encuentra ante una coyuntura propicia para revertir esa postura. Pruebas de ello, entre otras parecen ser la progresiva optimización de los servicios portuarios, acompañada de actitudes asociadas como ser el dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo, el proyecto de relevamiento de corredor de aguas seguras que está llevando a cabo la Armada y en otro orden los estudios sobre la Plataforma Continental. La evaluación de dicha coyuntura y una correcta divulgación de sus efectos hacia nuestra sociedad, podrían influir positivamente en la consolidación de una “conciencia marítima nacional”, como elemento fundamental para propender al desarrollo sustentable de los intereses del Estado en el ámbito marítimo. ¿Estima necesario implementar medidas para la generación de una “conciencia marítima” como instrumento capaz de potenciar los intereses marítimos nacionales? ¿Podría citar algún ejemplo que considere relevante?

**RESPUESTA:** La geografía determina que la

navegación y los servicios asociados a ella, sean un componente esencial de nuestras posibilidades de desarrollo. El Uruguay tiene una posición geográfica históricamente reconocida como privilegiada como puerta de ingreso y salida al Atlántico de la vasta Cuenca del Plata, reforzada por la Hidrovía Paraguay – Paraná y la navegabilidad del Río Uruguay. También es punto de inicio y fin los corredores de transporte terrestre que conectan el Pacífico y el Atlántico, uniendo a Chile y el altiplano boliviano con la Cuenca del Plata.

Es posible que hasta ahora el mayor énfasis se haya puesto en la infraestructura portuaria y en el mantenimiento de la navegabilidad y el acceso a los puertos, relegando a segundo plano la gestión directa del transporte marítimo y fluvial y la explotación de los recursos ictícolas. Los requerimientos de capital, los costos de las operaciones de transporte marítimo en el pasado e inconsistencias en la estrategia de desarrollo del sector pesquero, contribuyeron a este fenómeno. Sin embargo, hoy se notan síntomas de cambio, como son la reactivación de los puertos del Río Uruguay, la mejora del puerto de Montevideo y la importancia creciente que se le asigna a los servicios logísticos al transporte y al comercio, que deben ser apuntalados por el diseño y aplicación de políticas consistentes en cuatro direcciones: la promoción efectiva de los servicios logísticos, incluyendo navegabilidad y puertos; el desarrollo del sector pesquero, tanto en captura como en industria; la prospección de recursos marinos; y la defensa de la seguridad, la vida y el medio ambiente en el mar territorial.

**PREGUNTA 12.** ¿Cómo considera Ud. que influiría un mayor desarrollo del Poder Marítimo en el incremento del Poder Nacional y, por lo tanto, en la concreción de los grandes objetivos nacionales? ¿Tiene en sus planes alguna medida concreta que propenda a ese desarrollo

**RESPUESTA:** -El mayor desarrollo del poder

marítimo debe estar inscripto dentro del orden de prioridades de las demás actividades de interés nacional.

El poder marítimo lo constituye, además del poder naval, la capacidad de explotación de industrias del mar, la marina mercante, los puertos, las industrias navales, la investigación científica marina y la presencia activa en los foros marítimos mundiales.

**PREGUNTA 13.** Es evidente la favorable relación costo-beneficio del transporte fluvial en comparación con las otras modalidades del transporte de cargas intra – regional. En tal sentido y como parte del proyecto de integración regional se desarrolló la Hidrovía Paraguay-Paraná Puerto Cáceres-Nueva Palmira. En el Uruguay, tal apreciación sumada a los requerimientos de la expansión forestal, motivaron el desarrollo de la llamada Hidrovía del Río Uruguay, así como también el relanzamiento del Puerto de Fray Bentos, la existencia de proyectos en torno al Puerto de Paysandú, la instalación de terminales privadas como la de M’Bopicuá y el perfeccionamiento de la infraestructura y de los servicios ofrecidos por el Puerto de Nueva Palmira. ¿Qué perspectivas tiene respecto al futuro de la Hidrovía Paraguay-Paraná y a la Hidrovía del Río Uruguay, las que luego de un auge inicial, parecen haber entrado en un período de letargo e indefiniciones?

**RESPUESTA:** Debemos distinguir dos situaciones diferentes en los casos de las hidrovías del Paraguay – Paraná y del Río Uruguay.

En el primer caso debemos tener en cuenta que la hidrovía hace ya tiempo que está operativa. Quedan por resolver algunos problemas de infraestructura en el tramo superior del Río Paraguay, pero básicamente la hidrovía está operativa. No obstante, para la producción de Bolivia y Paraguay hay alternativas de transporte terrestre hasta los puertos brasileños del Atlántico, que son promovidas activamente por Brasil. A su vez, el desarrollo

de infraestructura portuaria en el Bajo Paraná compite con Nueva Palmira. El proyecto de desarrollo de Nueva Palmira deberá ser un proyecto competitivo que se traduzca en ventajas para los operadores y usuarios en relación con las alternativas de transporte terrestre y de uso de la infraestructura argentina.

En el tramo inferior Río Uruguay, en cambio, se han realizado o están en proceso inversiones privadas muy importantes en puertos y navegabilidad, y ha mejorado considerablemente la calidad y el costo de la gestión portuaria. Si bien estas inversiones están asociadas a proyectos productivos en determinados sectores, especialmente el forestal, tendrán efectos sobre el transporte fluvial en general. La extensión de la hidrovía hacia los puertos de Paysandú y Salto y aguas arriba de Salto Grande tiene mayores costos, pero será una alternativa de transporte para la producción agrícola y forestal de todo el litoral uruguayo, argentino y brasileño.

Las hidrovías y los puertos son el corazón del proyecto Uruguay plataforma logística del Cono Sur. El desarrollo futuro depende de la concreción de este proyecto, con la participación de los países del Mercosur, Bolivia y Chile, y de la competitividad de los operadores instalados en el territorio nacional.

**PREGUNTA 14.** La existencia de una industria marítima capaz no solo de efectuar reparaciones, sino también de realizar construcciones es uno de los elementos constitutivos del Poder Marítimo de una Nación.

¿Cómo ve la posibilidad de que astilleros que operan en nuestro país desarrollen la capacidad de construir embarcaciones para satisfacer alguna de las necesidades de la Armada Nacional o de las múltiples áreas de actividad de la Marina Mercante?

**RESPUESTA:** La ampliación y mejoramiento de nuestros servicios portuarios generará la expansión de los diques y talleres que hoy

ofrecen servicios de reparaciones navales. Si se favorece su operación nuestra ubicación en el área, la calidad de nuestra mano de obra especializada y los costos permitirán la expansión de los ya instalados y eventualmente la llegada de otros que inicien su actividad como astilleros, pudiendo complementar áreas de producción de astilleros ya instalados en países vecinos.

Tal vez la construcción de buques de porte no se encuentre entre nuestras posibilidades de corto plazo, pero siempre será posible el desarrollo de una industria naval de embarcaciones menores del tipo de las que ya se han construido.

**PREGUNTA 15.** ¿Qué importancia le asigna a la construcción de un puerto de aguas profundas que, para satisfacer la demanda existente en la región, complemente los servicios que hoy ofrece el Puerto de Montevideo?

**RESPUESTA:** La construcción de un puerto de aguas profundas que atienda a los requerimientos de la Cuenca del Plata, es un componente del proyecto Uruguay plataforma logística del Cono Sur (ver respuesta a la pregunta N° 5). No puede ser fruto de una decisión unilateral del Uruguay, sino el producto del entendimiento con los países vecinos en un proyecto conjunto.

Solo en el marco de un proyecto semejante se podrán asegurar los volúmenes de carga y la infraestructura que acceso que lo hagan viable económicamente.

**PREGUNTA 16.** ¿Cómo visualiza la integración de las capacidades logísticas de las tres Fuerzas, a fin de maximizar el rendimiento de los escasos recursos que se asignan al sostenimiento de las mismas, en un ambiente de aumento de tareas y por ende de mayores requerimientos de apoyo?

**RESPUESTA:** La eficiencia de la gestión pú-

blica es un requisito básico para el desarrollo nacional y para superar los problemas de pobreza y marginación que enfrenta nuestra sociedad. Por esa razón debemos buscar permanentemente y en todas las áreas de la gestión pública, la optimización de los recursos que asigna el Estado a sus cometidos.

En ese sentido, la integración de actividades y funciones comunes a las tres Fuerzas, como son

principalmente las de carácter administrativo y logístico, es una opción para reducir algunos costos, aumentar la eficiencia, y liberar recursos para contemplar otras necesidades de las fuerzas armadas. En ese proceso deberán contemplarse los requerimientos específicos de cada fuerza, que permitan alcanzar el cumplimiento de los objetivos generales en materia de defensa y seguridad.



## **DR. TABARÉ VÁZQUEZ**

### **Candidato por el Encuentro Progresista – Frente Amplio – Nueva Mayoría**

**PREGUNTA 1** .En poco tiempo nuestro país presentará ante el organismo competente de Naciones Unidas, los estudios técnicos que permitirán reclamar una mayor extensión de la Plataforma Continental ¿Cómo visualiza la gestión de dichos Espacios Marítimos ampliados, considerando el sensible incremento del área sobre la cual el Estado deberá ejercer sus derechos y responsabilidades, a producirse cuando se incorpore a nuestra jurisdicción la extensión de la Plataforma Continental que se reclama?

**RESPUESTA:** Tenemos entendido que aún no han finalizado las tareas de prospección geofísica a ser presentadas ante la Comisión de Límites de la NNUU, condición imprescindible para que sea tratado por la CONVEMAR. Por supuesto que apoyamos la más rápida conclusión de esos estudios que permitirán determinar los derechos sobre este nuevo espacio marítimo.

La gestión sobre esos espacios está comprendida en los objetivos nacionales y las políticas derivadas que atienden los intereses marítimos del país que nuestra fuerza política ha diseñado.

**PREGUNTA 2** ¿Qué desafíos o posibilidades entiende Ud. que plantean la ampliación de la Plataforma Continental y el concepto del Atlántico Sur como Zona de Paz y Cooperación, en el marco de la integración regional?

**RESPUESTA:**La autarquía en materia de de-

fensa de los intereses marítimos del país en un mundo globalizado y regionalizado, especialmente en el ámbito marítimo, no aparece como un objetivo posible.

Por lo tanto participaremos activamente en la integración regional y en la cooperación dirigida a asegurar la paz y el crecimiento económico para satisfacer las necesidades básicas de nuestros ciudadanos y a la vez propender a la plena vigencia del acuerdo que prohíbe las armas de destrucción masiva en todo el Atlántico Sur.

De la misma manera controlaremos las agresiones al medio ambiente marítimo y fluvial.

**PREGUNTA 3** .La sobreexplotación de los recursos pesqueros en distintas regiones, ha motivado la recalada en el Atlántico Sudoccidental, uno de los caladeros más ricos en diferentes especies, de flotas de grandes potencias pesqueras que operan a distancia de sus países de origen. ¿Cuál sería la estrategia a impulsar para la protección de la riqueza ictícola, principalmente en aquellas especies transzonales y altamente migratorias, que además de encontrarse en nuestra Zona Económica Exclusiva, están sometidas a la pesca depredatoria en la denominada “milla 201”?

**RESPUESTA:** Dar la más alta prioridad a la investigación de los recursos en forma coordinada con los países limítrofes a fin determinar la capacidad de captura sustentable de las diferentes especies y proteger los intereses comunes más allá de milla 201.

**PREGUNTA 4.** ¿Qué lugar ocupan a su juicio, como instrumento de la Política Exterior, las Misiones de Paz que nuestras FFAA llevan a cabo al amparo de las Naciones Unidas? ¿Entiende que el tema tiene otros aspectos relevantes a considerar?

**RESPUESTA:** Nuestra posición referente a las misiones de paz que se llevan a cabo a solicitud de las NNUU, en las cuales los componentes navales son poco numerosos, ha sido pública y extensamente expuesto por nuestros representantes en el parlamento.

**PREGUNTA 5.** ¿Qué opciones considera a fin de mantener y mejorar los servicios portuarios que nuestro país ofrece a los usuarios y cómo se insertan las mismas en la actual coyuntura de integración regional?

**RESPUESTA:** Es necesario recabar la opinión, a más de 10 años de vigencia de la Ley de Puertos, de los operadores portuarios, Agencias Marítimas, sindicatos, Armada Nacional, etc; a fin de evaluarla y eventualmente modificarla, para mejorar la competitividad de nuestros puertos en el área dentro del marco de una integración regional.

**PREGUNTA 6** ¿A que causas entiende Ud. que obedece la carencia de una Marina Mercante Nacional de significación, mientras el país impulsa y concreta políticas de desarrollo de las exportaciones y de los servicios portuarios?

**RESPUESTA:** Existe una adecuada flota pesquera y de tráfico zonal. En cuanto a la marina mercante de ultramar entendemos que nuestro país no puede enfrentar solo la competencia de las grandes compañías internacionales de transporte sino es dentro del marco de acuerdos regionales que nos permitan participar con bodegas nacionales en el tráfico internacional dentro y fuera de la región.

En cuanto a la marina de cabotaje dadas las distancias que cubren las vías fluviales navegables en nuestro país sería necesario compensar las ventajas comparativas que tienen otros modos de transporte.

Por eso entendemos que acá también es imprescindible el acuerdo regional que posibilite la inserción de nuestro cabotaje en la dinámica de transporte en el área.

**PREGUNTA 7.** Las actividades marítimas tienen una base común fundamental, determinada por la naturaleza del medio marino y la interdependencia de los medios actuantes. Parecería que todos los aspectos relacionados a lo que configura un único sistema político, económico, técnico-científico y geográfico, deberían ser abordados desde una perspectiva común a fin de diseñar armónica y globalmente las políticas y estrategias más adecuadas. ¿En ese sentido cómo visualiza la creación de un Ministerio o de un Organismo de alto nivel dentro de la organización del Estado para la atención de los Asuntos Marítimos?

**RESPUESTA:** No es nuestra intención crear nuevos organismos burocráticos sino emplear eficientemente los que existen. Se pondrá especial énfasis en la imprescindible coordinación entre los mismos y a nivel del Ejecutivo emplear los organismos de planificación y control que eviten acciones unilaterales que puedan lesionar los legítimos intereses del país en el ámbito fluvial y marítimo.

**PREGUNTA 8.** El dragado, mantenimiento y señalización de las vías navegables ha pasado de ser un tema de carácter operativo marítimo, a constituirse en un factor estratégico nacional, como lo demuestran las recientes negociaciones diplomáticas llevadas a cabo por las Comisiones administradoras del Río de la Plata y del Río Uruguay. Estas acciones de política exterior deben necesariamente ser apoyadas por el incremento de la capacidad nacional para operar y mantener las vías na-

vegetales que el país pretende tener bajo su administración. ¿Cómo estima usted conveniente proceder para alcanzar este objetivo con el fin de fortalecer una situación que afecta directamente la soberanía nacional?

**RESPUESTA:** El dragado, mantenimiento y señalización de las vías navegables limítrofes ha sido históricamente un ejercicio de soberanía, además de hacer segura la navegación. Por supuesto que daremos la máxima prioridad a dichas actividades.

**PREGUNTA 9.** ¿Cómo estimularía el desarrollo de una política para los deportes náuticos en un momento en que estas actividades se están incrementando, en un contexto de expansión del sector turístico?

**RESPUESTA:** Sin perjuicio de las políticas a implementar por los organismos existentes en el ámbito nacional entendemos de suma importancia apoyar a las Intendencias en el desarrollo de los deportes náuticos de acuerdo a las características geográficas de cada una de ellas.

Más allá de colaborar con la expansión del sector turístico nuestro objetivo será lograr que nuestras juventudes miren hacia el mar.

**PREGUNTA 10.** La presencia uruguaya en la Antártida se ha ido consolidando con el paso de los años y el país ha alcanzado ciertos logros significativos en distintos campos del quehacer antártico. ¿Cuáles serían los objetivos que en materia de política exterior deberían ser considerados para los próximos años pensando en el desarrollo futuro del Uruguay en esa zona?

**RESPUESTA:** Como integrantes del Tratado Antártico nuestras actividades en este Continente estarán dirigidas a evaluar, con los organismos competentes, las actividades realizadas en los últimos años y en función de ello diseñar las futuras acciones a llevar a cabo

por el País tanto en materia de investigación científica como de relevamiento.

Por otra parte participaremos en la explotación de los recursos vivos en aguas antárticas que nos correspondan, manteniendo un estricto cumplimiento de las normas establecidas por la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR)

**PREGUNTA 11.** Pese a vivir tradicionalmente de “espaldas al mar”, el Uruguay se encuentra ante una coyuntura propicia para revertir esa postura. Pruebas de ello, entre otras parecen ser la progresiva optimización de los servicios portuarios, acompañada de actitudes asociadas como ser el dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo, el proyecto de relevamiento de corredor de aguas seguras que está llevando a cabo la Armada y en otro orden los estudios sobre la Plataforma Continental. La evaluación de dicha coyuntura y una correcta divulgación de sus efectos hacia nuestra sociedad, podrían influir positivamente en la consolidación de una “conciencia marítima nacional”, como elemento fundamental para propender al desarrollo sustentable de los intereses del Estado en el ámbito marítimo. ¿Estima necesario implementar medidas para la generación de una “conciencia marítima” como instrumento capaz de potenciar los intereses marítimos nacionales? ¿Podría citar algún ejemplo que considere relevante?

**RESPUESTA:** Por supuesto que es importante que toda nuestra población posea una clara noción de los beneficios que aportan al país el cabal aprovechamiento de su espacio marítimo y fluvial.

Pensamos que es un problema cultural donde todas las organizaciones afines al sector marítimo deben junto con el gobierno ayudar en esta tarea.

Por ejemplo los integrantes de esa Revista podrían coordinar con el Ministerio de Cultu-

ra charlas informativas en todos los centros de enseñanza.

**PREGUNTA 12.** ¿Cómo considera Ud. que influiría un mayor desarrollo del Poder Marítimo en el incremento del Poder Nacional y, por lo tanto, en la concreción de los grandes objetivos nacionales? ¿Tiene en sus planes alguna medida concreta que propenda a ese desarrollo

**RESPUESTA:** Como premisa básica consideramos que el Poder Marítimo es la capacidad de crear, desarrollar y defender los intereses marítimos de un Estado tanto en la paz como en la guerra.

El Poder Marítimo como parte del Poder Nacional esta constituido por los Intereses Marítimos y el Poder Naval.

Los intereses marítimos son aquellas actividades relacionadas con el medio marítimo que generan beneficios de orden estratégico, económico, científico, y social para un Estado y sus habitantes.

El poder Naval es el instrumento militar destinado a defender los intereses marítimos.

Por lo tanto lo que hemos respondido en varias partes de este cuestionario apunta al objetivo de un mayor desarrollo del Poder Marítimo.

En cuanto al desarrollo del Poder Naval, en función de la Revisión Estratégica de los Objetivos Nacionales con su innegable impacto sobre los intereses marítimos, el mismo se adecuará a las nuevas tareas que se le asignen.

**PREGUNTA 13.** Es evidente la favorable relación costo-beneficio del transporte fluvial en comparación con las otras modalidades del transporte de cargas intra – regional. En tal sentido y como parte del proyecto de integración regional se desarrolló la Hidrovía Paraguay-Paraná Puerto Cáceres-Nueva Palmira. En el Uruguay, tal apreciación sumada a los requerimientos de la expansión forestal,

motivaron el desarrollo de la llamada Hidrovía del Río Uruguay, así como también el relanzamiento del Puerto de Fray Bentos, la existencia de proyectos en torno al Puerto de Paysandú, la instalación de terminales privadas como la de M’Bopicuá y el perfeccionamiento de la infraestructura y de los servicios ofrecidos por el Puerto de Nueva Palmira. ¿Qué perspectivas tiene respecto al futuro de la Hidrovía Paraguay-Paraná y a la Hidrovía del Río Uruguay, las que luego de un auge inicial, parecen haber entrado en un período de letargo e indefiniciones?

**RESPUESTA:** Debido a nuestra estatura estratégica debemos considerar que el tráfico por las hidrovías mencionadas es esencialmente de los países de la región con los cuales debemos alcanzar acuerdos que nos permitan desarrollar nuestras infraestructuras portuarias y de transporte fluvial que se ajusten a una relación costo-beneficio para todas las partes.

**PREGUNTA 14.** La existencia de una industria marítima capaz no solo de efectuar reparaciones, sino también de realizar construcciones es uno de los elementos constitutivos del Poder Marítimo de una Nación.

¿Cómo ve la posibilidad de que astilleros que operan en nuestro país desarrollen la capacidad de construir embarcaciones para satisfacer alguna de las necesidades de la Armada Nacional o de las múltiples áreas de actividad de la Marina Mercante?

**RESPUESTA:** Existe una capacidad instalada fundamentalmente para la realización de reparaciones y construcciones menores. Acuerdos de complementación con los países del MERCOSUR podrán permitir encarar la construcción de unidades de patrulla fluvial y oceánica para las Armadas como también buques para las Marinas Mercantes.

**PREGUNTA 15.** ¿Qué importancia le asigna a la construcción de un puerto de aguas profundas que, para satisfacer la demanda existente en la región, complemente los servicios que hoy ofrece el Puerto de Montevideo?

**RESPUESTA:** Un puerto de aguas profundas, en el Este del país, que satisfaga la demanda actual y proyectada de la región es concebible como puerto concentrador de cargas (Hub Port) y con la participación de los países de la Cuenca del Plata.

**PREGUNTA 16.** ¿Cómo visualiza la integración de las capacidades logísticas de las tres Fuerzas, a fin de maximizar el rendimiento de los escasos recursos que se asignan al sostenimiento de las mismas, en un ambiente de aumento de tareas y por ende de mayores requerimientos de apoyo?

**RESPUESTA:** En función de la Revisión Estratégica de los Objetivos Nacionales se establecerán los objetivos de la Defensa Nacional

y consecuentemente la misión de la FFAAA. En función de esta misión se asignarán las tareas para su cumplimiento.

A cada fuerza se asignarán los medios de acuerdo a su contribución al cumplimiento de las tareas asignadas.

Se eliminarán los gastos destinados a actividades que no contribuyan específicamente al cumplimiento de la misión.

Se profundizará en la estructuración de una logística común en todo lo que sea aplicable inclusive el adiestramiento en todos sus niveles.

**PREGUNTA 17. AGREGADO:** ¿Desea agregar algún comentario o considerar algún aspecto, a su juicio relevante, que no haya sido planteado en el cuestionario?

**RESPUESTA:** Dado los vertiginosos cambios a que la tecnología y la globalización nos someten creemos necesario adecuar nuestras organizaciones para una permanente supervisión de la acción planeada que permita corregir los cursos de acción con toma de decisiones eficientes y oportunas.



**Elecciones 2004****Los candidatos y la política marítima****PABLO MIERES****Candidato por el Partido Independiente**

**PREGUNTA1.** En poco tiempo nuestro país presentará ante el organismo competente de Naciones Unidas, los estudios técnicos que permitirán reclamar una mayor extensión de la Plataforma Continental ¿Cómo visualiza la gestión de dichos Espacios Marítimos ampliados, considerando el sensible incremento del área sobre la cual el Estado deberá ejercer sus derechos y responsabilidades, a producirse cuando se incorpore a nuestra jurisdicción la extensión de la Plataforma Continental que se reclama?

**RESPUESTA:** Cuando concluyan los estudios de relevamiento de la Plataforma Continental, la República Oriental del Uruguay, tendrá derechos de soberanía o jurisdicción sobre una superficie marítima que será sensiblemente mayor a su superficie terrestre. Para gestionar ese espacio marítimo y sus recursos propondremos crear inicialmente, en un proceso evolutivo, una Comisión o Comité Interministerial de Actividades y Recursos Marinos dependiendo directamente de la Presidencia de la República, integrada con los Sub-Secretarios de los Ministerios involucrados, MINREX, MEF, MIDEN, MGAP, MTOP, MEC, MIE, un representante de actividades privadas y un delegado del P.E. quien la presidirá.

Esta Comisión o Comité tendrá los cometidos de proponer al P.E. las líneas políticas y normativas para realizar la investigación científica, explotación, preservación y control sobre los recursos marinos así como la coordinación de las actividades marítimas vinculadas a dichos recursos.

Con la evolución de aquellas actividades marítimas la Comisión o Comité deberá proponer al Poder Ejecutivo la estructura orgánica adecuada para atender en forma permanente la gestión de los espacios marítimos y sus recursos.

Especialmente apoyaremos dos vectores de acción inmediata: la investigación científica y el ejercicio de soberanía en la custodia de nuestros espacios marítimos.

**PREGUNTA2.** ¿Qué desafíos o posibilidades entiende Ud. que plantean la ampliación de la Plataforma Continental y el concepto del Atlántico Sur como Zona de Paz y Cooperación, en el marco de la integración regional?

**RESPUESTA:** El desafío de asumir la responsabilidad de gestionar eficientemente nuestros espacios marítimos para un mejor destino de nuestras futuras generaciones.

**PREGUNTA 3.** La sobreexplotación de los recursos pesqueros en distintas regiones, ha motivado la recalada en el Atlántico Sudoccidental, uno de los caladeros más ricos en diferentes especies, de flotas de grandes potencias pesqueras que operan a distancia de sus países de origen. ¿Cuál sería la estrategia a impulsar para la protección de la riqueza ictícola, principalmente en aquellas especies transzonales y altamente migratorias, que además de encontrarse en nuestra Zona Económica Exclusiva, están sometidas a la pesca depredatoria en la denominada “milla 201”?

**RESPUESTA:** Dinamizar un permanente proceso de negociación en el seno del MERCOSUR y de todas las organizaciones regionales e internacionales, con los Estados cuyos buques realizan pesca depredatoria a partir de “la milla 201”, de acuerdo a lo establecido en el artículo 63 de la Convención de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar. Recomendar la reafirmación activa de soberanía en los límites de nuestra jurisdicción con medios navales.

**PREGUNTA 4.** ¿Qué lugar ocupan a su juicio, como instrumento de la Política Exterior, las Misiones de Paz que nuestras FFAA llevan a cabo al amparo de las Naciones Unidas? ¿Entiende que el tema tiene otros aspectos relevantes a considerar?

**RESPUESTA:** Me parece una función muy importante en la que las Fuerzas Armadas uruguayas han actuado con reconocido prestigio y eficacia. Comparto la necesidad de mantener e incrementar la participación en dichas Misiones como una forma de cooperación de nuestro país en la consolidación de un orden internacional gobernado por los valores de la paz y la convivencia entre los pueblos. En todos los casos debe preservarse la idea de una participación en procesos de paz y que no tengan como objetivo una forma disimulada de intervención indebida en los asuntos internos de los países a donde se dirigen las Misiones. Es bueno que exista a nivel de nuestras Fuerzas Armadas una Escuela de Observadores de Misiones de Paz de carácter internacional con apoyo de las Naciones Unidas

**PREGUNTA 5.** ¿Qué opciones considera a fin de mantener y mejorar los servicios portuarios que nuestro país ofrece a los usuarios y cómo se insertan las mismas en la actual coyuntura de integración regional?

**RESPUESTA:** A partir de la Ley de Puertos de 1992 la actividad portuaria se revolucionó y tuvo un incremento constante promedio a una tasa del 10% anual, inclusive mantuvo su actividad en la mayor crisis de la historia en el año 2002. Este año se espera superar los 250.000 contenedores y se rondarán las 6:000.000 toneladas movilizadas (sin incluir hidrocarburos), representando un incremento de actividad del 20 PCT, producto de nuestra propia reactivación económica y de la región.

Este grado de incremento está cimentado en una legislación de primer mundo, en importantes montos de inversión captados en todos los rubros de actividad y el hecho determinante que ha sido el dragado del canal de acceso a 11 metros.

Estos hechos han colocado al Puerto de Montevideo con excelente nivel para la competencia regional.

Hoy el Puerto de Montevideo es identificado por los Armadores internacionales como confiable, eficiente, seguro y competitivo.

Para mantener y mejorar los servicios portuarios se debe continuar con la política de concesiones a privados de las iniciativas que sean buenas para el país y en apoyo a la inversión privada ejecutar las inversiones públicas planificadas, como por ejemplo el dragado, como políticas de Estado independiente de la administración de turno.

Asegurando la infraestructura necesaria tendremos mayor ocupación de mano de obra por servicios portuarios y logísticos, mayor grado de disponibilidad de bodegas para nuestras exportaciones, niveles de fletes de acuerdo a la eficiencia de la terminal, abiertos a la región y fortaleceremos nuestra conexión directa al mundo.

**PREGUNTA 6.** ¿A que causas entiende Ud. que obedece la carencia de una Marina Mercante Nacional de significación, mientras el país impulsa y concreta políticas de desarrollo de las exportaciones y de los servicios portuarios?

**RESPUESTA:** La globalización cambió el mercado marítimo. La recesión de la economía mundial desde la crisis asiática, y las posteriores crisis de Rusia y México, redujo el tráfico en nuestra región. Los armadores comenzaron a unirse para cumplir los itinerarios, retiraron buques para bajar costos y enfrentar la baja de fletes. Luego siguió la absorción por parte de las grandes empresas de las menores y determinó una gran concentración de grandes armadores en todos los tráficos con inversiones muy fuertes de capital y bajo banderas de conveniencia.

Desde la entrada de China a la OMC el mercado comenzó a revertirse demandando bodega, suba de fletes, fuertes inversiones en construcción de nuevos y modernos buques. Para comenzar a desarrollar una Marina Mercante Nacional proponemos actualizar la legislación en la materia y utilizar las normas del MERCOSUR para captar el flujo de cargas de intercambio de este mercado.

**PREGUNTA 7.** Las actividades marítimas tienen una base común fundamental, determinada por la naturaleza del medio marino y la interdependencia de los medios actuantes. Parecería que todos los aspectos relacionados a lo que configura un único sistema político, económico, técnico-científico y geográfico, deberían ser abordados desde una perspectiva común a fin de diseñar armónica y globalmente las políticas y estrategias más adecuadas. ¿En ese sentido cómo visualiza la creación de un Ministerio o de un Organismo de alto nivel dentro de la organización del Estado para la atención de los Asuntos Marítimos?

**RESPUESTA:** En ese sentido en nuestra respuesta a la pregunta N° 1 se planteó el perfil de un organismo de este tipo.

**PREGUNTA 8.** El dragado, mantenimiento y señalización de las vías navegables ha pasado de ser un tema de carácter operativo marítimo, a constituirse en un factor estratégico

nacional, como lo demuestran las recientes negociaciones diplomáticas llevadas a cabo por las Comisiones administradoras del Río de la Plata y del Río Uruguay. Estas acciones de política exterior deben necesariamente ser apoyadas por el incremento de la capacidad nacional para operar y mantener las vías navegables que el país pretende tener bajo su administración. ¿Cómo estima usted conveniente proceder para alcanzar este objetivo con el fin de fortalecer una situación que afecta directamente la soberanía nacional?

**RESPUESTA:** El dragado, mantenimiento, balizamiento y el respectivo control de tráfico marítimo en los canales engloba una temática en la que Uruguay debe:

1. En los canales de uso común enfatizar todos los derechos que le otorgan los Tratados y Estatutos vigentes y en particular solucionar los costos que actualmente afectan la competitividad y perjudican la navegación hacia los puertos del Río Uruguay;
  2. En los canales de jurisdicción exclusiva, utilizar los recursos necesarios para su dragado y mantenimiento o recurrir a la participación privada mediante licitación de obra pública en caso de no tener los recursos necesarios.
- Ejercer soberanía y jurisdicción exige siempre y necesariamente, la permanencia en los actos de su ejercicio.

**PREGUNTA 9.** ¿Cómo estimularía el desarrollo de una política para los deportes náuticos en un momento en que estas actividades se están incrementando, en un contexto de expansión del sector turístico?

**RESPUESTA:** Siendo los deportes náuticos de alto costo, se debería estimular al sector privado para desarrollar estos, a través de la enseñanza a los jóvenes y que en forma indirecta también contribuya a la expansión del sector turístico. Para nosotros el sector

turístico es una de las áreas de crecimiento económico con mayor potencialidad y por lo tanto todas las actividades que directa o indirectamente propenda a su desarrollo debe contar con apoyo e impulso específico.

**PREGUNTA 10.** La presencia uruguaya en la Antártida se ha ido consolidando con el paso de los años y el país ha alcanzado ciertos logros significativos en distintos campos del quehacer antártico. ¿Cuáles serían los objetivos que en materia de política exterior deberían ser considerados para los próximos años pensando en el desarrollo futuro del Uruguay en esa zona?

**RESPUESTA:** Entendemos que el desarrollo de la actividad antártica es un instrumento eficiente y necesario de nuestra política exterior. El Uruguay ingresó al Sistema del Tratado Antártico en 1985 como miembro pleno, en un ámbito de países privilegiados, proponiendo el desarrollo de una actividad científica permanente, con fines no ocupacionales ni reclamos territoriales pero haciendo una reserva de derechos de los mismos.

La permanencia en este Sistema debe fundamentarse por la constante demostración de interés en el área, la que además es observada y exigida por el foro de la comunidad antártica. Visualizando los destacados intereses futuros del Uruguay en la Antártida apoyamos la necesidad de incrementar nuestras capacidades actuales, con la finalidad de vigorizar el desarrollo de las actividades en el marco de las especificaciones técnicas obligatorias en los aspectos operacionales, logísticos, ambientales y científicos, acentuando especialmente nuestra vinculación en el Comité Científico Antártico.

Considerando que el sistema antártico demanda requerimientos cada vez más importantes que se orientan a la excelencia, la mayor conservación de la pristinidad del área, la protección del medio a través de la operación

segura y monitoreada, es evidente que el esfuerzo que demandará al Uruguay será elevado. Pero esta es condición necesaria para proteger con protagonismo y en forma autónoma nuestros legítimos intereses antárticos, con activa, destacada y permanente participación operacional en la Antártida y en todos los foros de consulta y de toma de decisión, contribuyendo así a desarrollar un equilibrio político en el área y en el Sistema para que este no se transforme en un instrumento de los más poderosos, y se estimule el procedimiento de consenso para la toma de decisiones entre los miembros.

**PREGUNTA 11.** Pese a vivir tradicionalmente de “espaldas al mar”, el Uruguay se encuentra ante una coyuntura propicia para revertir esa postura. Pruebas de ello, entre otras parecen ser la progresiva optimización de los servicios portuarios, acompañada de actitudes asociadas como ser el dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo, el proyecto de relevamiento de corredor de aguas seguras que está llevando a cabo la Armada y en otro orden los estudios sobre la Plataforma Continental. La evaluación de dicha coyuntura y una correcta divulgación de sus efectos hacia nuestra sociedad, podrían influir positivamente en la consolidación de una “conciencia marítima nacional”, como elemento fundamental para propender al desarrollo sustentable de los intereses del Estado en el ámbito marítimo. ¿Estima necesario implementar medidas para la generación de una “conciencia marítima” como instrumento capaz de potenciar los intereses marítimos nacionales? ¿Podría citar algún ejemplo que considere relevante?

**RESPUESTA:** La conciencia marítima nacional debe ser inculcada desde la escuela primaria, desarrollar programas de concientización en todos los niveles de la educación. Instrumentar una política intensiva de comunicación para la toma de conciencia a nivel nacional.

Publicitar que por nuestros puertos pasa la riqueza del país y demostrar científicamente el aporte que las actividades marítimas, portuarias y logísticas aportan a la producción nacional. Difundir el aporte actual de los recursos y el potencial futuro de los mismos que se pueden encontrar.

Al mismo tiempo deberá brindarse capacitación a todos los niveles dirigida a funcionarios del Estado involucrados y en especial a los del Servicio Exterior.

Debe promoverse la oferta de carreras técnicas y materias universitarias tanto en el sector público como privado.

**PREGUNTA 12.** ¿Cómo considera Ud. que influiría un mayor desarrollo del Poder Marítimo en el incremento del Poder Nacional y, por lo tanto, en la concreción de los grandes objetivos nacionales? ¿Tiene en sus planes alguna medida concreta que propenda a ese desarrollo

**RESPUESTA:** A este respecto me remito a la necesidad de establecer un organismo público como el mencionado en la respuesta a la pregunta N° 1.

**PREGUNTA 13.** Es evidente la favorable relación costo-beneficio del transporte fluvial en comparación con las otras modalidades del transporte de cargas intra – regional. En tal sentido y como parte del proyecto de integración regional se desarrolló la Hidrovía Paraguay-Paraná Puerto Cáceres-Nueva Palmira. En el Uruguay, tal apreciación sumada a los requerimientos de la expansión forestal, motivaron el desarrollo de la llamada Hidrovía del Río Uruguay, así como también el relanzamiento del Puerto de Fray Bentos, la existencia de proyectos en torno al Puerto de Paysandú, la instalación de terminales privadas como la de M’Bopicuá y el perfeccionamiento de la infraestructura y de los servicios ofrecidos por el Puerto de Nueva Palmira. ¿Qué perspectivas tiene respecto al

futuro de la Hidrovía Paraguay-Paraná y a la Hidrovía del Río Uruguay, las que luego de un auge inicial, parecen haber entrado en un período de letargo e indefiniciones?

**RESPUESTA:** Comparto absolutamente el enfoque de las afirmaciones que prologan la formulación de la pregunta. Sin dudas, los elementos principales a considerar están incluidos en nuestra respuesta a la pregunta N° 8.

**PREGUNTA 14.** La existencia de una industria marítima capaz no solo de efectuar reparaciones, sino también de realizar construcciones es uno de los elementos constitutivos del Poder Marítimo de una Nación.

¿Cómo ve la posibilidad de que astilleros que operan en nuestro país desarrollen la capacidad de construir embarcaciones para satisfacer alguna de las necesidades de la Armada Nacional o de las múltiples áreas de actividad de la Marina Mercante?

**RESPUESTA:** Los astilleros que operan en el Uruguay están capacitados para satisfacer varias necesidades de la Armada Nacional como ya lo han demostrado en el pasado, así como también las necesidades de las múltiples actividades de buques de bandera nacional como de otras banderas. Es cuestión de aprovechar eficazmente la capacidad instalada de nuestra industria marítima a nivel nacional.

**PREGUNTA 15.** ¿Qué importancia le asigna a la construcción de un puerto de aguas profundas que, para satisfacer la demanda existente en la región, complemente los servicios que hoy ofrece el Puerto de Montevideo?

**RESPUESTA:** El país se ha embarcado en grandes proyectos para prestar servicios a la región, sobre todo para la República Argentina. La voluntad de los gobernantes

siempre fue superada por los intereses comerciales privados y las iniciativas fracasaron.

La construcción de un puerto de aguas profundas en la entrada del Río de la Plata debe ser parte de los acuerdos regionales, apostando a un MERCOSUR fuerte que nos permita utilizar este instrumento como una forma concreta de compensar las asimetrías.

**PREGUNTA 16.** ¿Cómo visualiza la integración de las capacidades logísticas de las tres Fuerzas, a fin de maximizar el rendimiento de los escasos recursos que se asignan al sostenimiento de las mismas, en un ambiente de aumento de tareas y por ende de mayores requerimientos de apoyo?

**RESPUESTA:** Sería oportuno que el Ministerio de Defensa Nacional a través de la Dirección Logística se encargara de maximizar los recursos escasos en aquellas áreas comunes a todas las Instituciones de las FFAA como por ejemplo: alimentación, vestimenta, locomoción, armamento portátil, etc.

**PREGUNTA 17. AGREGADO:** ¿Desea agregar algún comentario o considerar algún aspecto, a su juicio relevante, que no haya sido planteado en el cuestionario?

**RESPUESTA:** Me parece que el cuestionario ha sido muy exhaustivo.



*Elecciones 2004*  
*Los candidatos y la política marítima*

## JUAN VERA

### Candidato por el Partido Liberal

**PREGUNTA 1.** En poco tiempo nuestro país presentará ante el organismo competente de Naciones Unidas, los estudios técnicos que permitirán reclamar una mayor extensión de la Plataforma Continental ¿Cómo visualiza la gestión de dichos Espacios Marítimos ampliados, considerando el sensible incremento del área sobre la cual el Estado deberá ejercer sus derechos y responsabilidades, a producirse cuando se incorpore a nuestra jurisdicción la extensión de la Plataforma Continental que se reclama?

**RESPUESTA:** Vemos con muy buenos ojos la ampliación de nuestra plataforma continental. Siendo aguas jurisdiccionales uruguayas, consideramos que deben ser debidamente protegidas por nuestra Armada Nacional, institución competente al efecto. En representación de los uruguayos, debe hacerse cumplir el ordenamiento jurídico vigente, en sus aspectos comerciales, ambientales, y de seguridad ciudadana.

**PREGUNTA 2.** ¿Qué desafíos o posibilidades entiende Ud. que plantean la ampliación de la Plataforma Continental y el concepto del Atlántico Sur como Zona de Paz y Cooperación, en el marco de la integración regional?

**RESPUESTA:** En línea con la respuesta anterior, se plantea el desafío de hacer valer nuestro ordenamiento jurídico en un espacio ampliado, y de dar las condiciones para que pueda explotarse este territorio en beneficio de los ciudadanos uruguayos, contribuyentes.

**PREGUNTA 3.** La sobreexplotación de los

recursos pesqueros en distintas regiones, ha motivado la recalada en el Atlántico Sudoccidental, uno de los caladeros más ricos en diferentes especies, de flotas de grandes potencias pesqueras que operan a distancia de sus países de origen. ¿Cuál sería la estrategia a impulsar para la protección de la riqueza ictícola, principalmente en aquellas especies transzonales y altamente migratorias, que además de encontrarse en nuestra Zona Económica Exclusiva, están sometidas a la pesca depredatoria en la denominada “milla 201”?

**RESPUESTA:** Nuestra Armada Nacional debe contar con el equipamiento, la capacitación y el presupuesto necesarios para hacer valer nuestro ordenamiento jurídico uruguayo en nuestra plataforma continental. La pesca debe hacerse dentro del marco normativo uruguayo, que contempla los convenios internacionales correspondientes.

**PREGUNTA 4.** ¿Qué lugar ocupan a su juicio, como instrumento de la Política Exterior, las Misiones de Paz que nuestras FFAA llevan a cabo al amparo de las Naciones Unidas? ¿Entiende que el tema tiene otros aspectos relevantes a considerar?

**RESPUESTA:** La participación en misiones de paz de Naciones Unidas es conveniente para nuestras Fuerzas Armadas, nuestros efectivos militares, y nuestros ciudadanos en general. Permite el desarrollo profesional de nuestros militares, y genera un ingreso para el país, perfectamente equiparable a una exportación de servicios.

**RESPUESTA:** Paralelamente, los efectivos que participan en las misiones de paz ofician como representantes de la sociedad y la cultura uruguayas, contribuyendo a la profundización de las relaciones internacionales de nuestro querido Uruguay.

**PREGUNTA 5.** ¿Qué opciones considera a fin de mantener y mejorar los servicios portuarios que nuestro país ofrece a los usuarios y cómo se insertan las mismas en la actual coyuntura de integración regional?

**RESPUESTA:** Los puertos uruguayos compiten con los de la región por el manejo del comercio marítimo en el área. Creemos que la participación estatal en la gestión portuaria debe limitarse a establecer las reglas de juego, y hacer que se cumplan. Una creciente participación del sector privado en la actividad portuaria generará una muy saludable mejora de la eficiencia de nuestros puertos, que redundará en mayor actividad portuaria uruguaya, y, por ende, mayores ingresos para los ciudadanos uruguayos.

Esto está ampliamente demostrado por las notorias mejoras obtenidas en el puerto de Montevideo a través de una mayor participación de los particulares en su operativa.

**PREGUNTA 6.** ¿A que causas entiende Ud. que obedece la carencia de una Marina Mercante Nacional de significación, mientras el país impulsa y concreta políticas de desarrollo de las exportaciones y de los servicios portuarios?

**RESPUESTA:** El escaso desarrollo empresarial de nuestro país se debe al enorme peso del estado, que significa enormes costos extra, y trabas de todo tipo. Este problema afecta al sector del transporte tanto como a los demás, y el subsector del transporte marítimo sufre esta situación tanto como cualquier otro.

**PREGUNTA 7.** Las actividades marítimas tienen una base común fundamental,

determinada por la naturaleza del medio marino y la interdependencia de los medios actuantes. Parecería que todos los aspectos relacionados a lo que configura un único sistema político, económico, técnico-científico y geográfico, deberían ser abordados desde una perspectiva común a fin de diseñar armónica y globalmente las políticas y estrategias más adecuadas. ¿En ese sentido cómo visualiza la creación de un Ministerio o de un Organismo de alto nivel dentro de la organización del Estado para la atención de los Asuntos Marítimos?

**RESPUESTA:** No nos parece conveniente la creación de nuevas instituciones en el estado uruguayo. Creemos que, como cualquier otro, el sector marino se desarrollará de la mano de mayor libertad para los operadores. Si el estado se limita a establecer las reglas y hacerlas cumplir, y se eliminan las trabas innecesarias y los privilegios, veremos surgir al sector marino en todo su enorme potencial.

**PREGUNTA 8.** El dragado, mante-nimiento y señalización de las vías navegables ha pasado de ser un tema de carácter operativo marítimo, a constituirse en un factor estratégico nacional, como lo demuestran las recientes negociaciones diplomáticas llevadas a cabo por las Comisiones administradoras del Río de la Plata y del Río Uruguay. Estas acciones de política exterior deben necesariamente ser apoyadas por el incremento de la capacidad nacional para operar y mantener las vías navegables que el país pretende tener bajo su administración. ¿Cómo estima usted conveniente proceder para alcanzar este objetivo con el fin de fortalecer una situación que afecta directamente la soberanía nacional?

**RESPUESTA:** Vemos una estrecha relación entre este tema y los planteados en las primeras dos preguntas. Nuestra Armada Nacional debe ser capaz de llevar a cabo su tarea esencial de salvaguardar el espacio marítimo uruguayo en todos sus aspectos, incluidos el dragado de canales y el man-tenimiento y protección

de las vías dragadas. Para eso debe contar con el debido equipamiento, personal debidamente capacitado y remunerado, y el requerido presupuesto de funcionamiento.

**PREGUNTA 9.** ¿Cómo estimularía el desarrollo de una política para los deportes náuticos en un momento en que estas actividades se están incrementando, en un contexto de expansión del sector turístico?

**RESPUESTA:** El estado uruguayo debe fomentar los deportes en general, incluyendo los náuticos. Esta tarea debe desarrollarse sin emplear recursos económicos que aportan los contribuyentes uruguayos. El debido fomento del deporte se hará facilitando la actividad privada en esa área, lo que se logra bajando la presencia estatal, tanto en impuestos como en sobre-regulación.

**PREGUNTA 10.** La presencia uruguaya en la Antártida se ha ido consolidando con el paso de los años y el país ha alcanzado ciertos logros significativos en distintos campos del quehacer antártico. ¿Cuáles serían los objetivos que en materia de política exterior deberían ser considerados para los próximos años pensando en el desarrollo futuro del Uruguay en esa zona?

**RESPUESTA:** Nuestra sociedad uruguaya tiene sus servicios básicos en franca y notoria crisis. A saber: justicia, seguridad, educación, salud, y, según venimos tratando en este cuestionario, la salvaguarda de nuestras fronteras e infraestructura. En ese contexto, creemos que nuestra sociedad no puede permitirse mantener una base en la Antártida con recursos aportados por los contribuyentes uruguayos. Es una iniciativa muy valiosa, que, de continuar, debe ser llevada adelante por el sector privado uruguayo, con la supervisión del estado.

**PREGUNTA 11.** Pese a vivir tradicionalmente de “espaldas al mar”, el Uruguay se encuentra ante una coyuntura propicia para revertir esa postura. Pruebas de ello, entre otras parecen

ser la progresiva optimización de los servicios portuarios, acompañada de actitudes asociadas como ser el dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo, el proyecto de relevamiento de corredor de aguas seguras que está llevando a cabo la Armada y en otro orden los estudios sobre la Plataforma Continental. La evaluación de dicha coyuntura y una correcta divulgación de sus efectos hacia nuestra sociedad, podrían influir positivamente en la consolidación de una “conciencia marítima nacional”, como elemento fundamental para propender al desarrollo sustentable de los intereses del Estado en el ámbito marítimo. ¿Estima necesario implementar medidas para la generación de una “conciencia marítima” como instrumento capaz de potenciar los intereses marítimos nacionales? ¿Podría citar algún ejemplo que considere relevante?

**RESPUESTA:** Sí, es importante que los uruguayos incrementemos nuestra conciencia de país de mar. La subexplotación de nuestros recursos marinos (la pesca, entre ellos) es un ejemplo. Otro podría ser la escasa presencia de los frutos del mar en la alimentación de los uruguayos.

**PREGUNTA 12.** ¿Cómo considera Ud. que influiría un mayor desarrollo del Poder Marítimo en el incremento del Poder Nacional y, por lo tanto, en la concreción de los grandes objetivos nacionales? ¿Tiene en sus planes alguna medida concreta que propenda a ese desarrollo?

**RESPUESTA:** La salvaguarda de nuestro espacio marítimo es un cometido esencial de nuestra Armada Nacional. Creemos que debe estar suficientemente capacitada, remunerada y equipada como para llevar esta tarea a cabo en toda la extensión geográfica y en todos sus aspectos.

**PREGUNTA 13.** Es evidente la favorable relación costo-beneficio del transporte fluvial en comparación con las otras modalidades del transporte de cargas intra – regional. En tal

sentido y como parte del proyecto de integración regional se desarrolló la Hidrovía Paraguay-Paraná Puerto Cáceres-Nueva Palmira. En el Uruguay, tal apreciación sumada a los requerimientos de la expansión forestal, motivaron el desarrollo de la llamada Hidrovía del Río Uruguay, así como también el relanzamiento del Puerto de Fray Bentos, la existencia de proyectos en torno al Puerto de Paysandú, la instalación de terminales privadas como la de M' Bopicuá y el perfeccionamiento de la infraestructura y de los servicios ofrecidos por el Puerto de Nueva Palmira. ¿Qué perspectivas tiene respecto al futuro de la Hidrovía Paraguay-Paraná y a la Hidrovía del Río Uruguay, las que luego de un auge inicial, parecen haber entrado en un período de letargo e indefiniciones?

**RESPUESTA:** El desarrollo de la hidrovía debe acompañar al desarrollo de la actividad fluvial en los ríos Uruguay y Paraná. El comercio fluvial no se desarrollará por la hidrovía, sino al revés. Debemos darle a la hidrovía el peso y la dimensión que requiera, para atender el flujo comercial efectivo correspondiente.

**PREGUNTA 14.** La existencia de una industria marítima capaz no solo de efectuar reparaciones, sino también de realizar construcciones es uno de los elementos constitutivos del Poder Marítimo de una Nación. ¿Cómo ve la posibilidad de que astilleros que operan en nuestro país desarrollen la capacidad de construir embarcaciones para satisfacer alguna de las necesidades de la Armada Nacional o de las múltiples áreas de actividad de la Marina Mercante?

**RESPUESTA:** Sería un orgullo para Uruguay contar con astilleros de porte. Eso dependerá de que aparezcan operadores privados que decidan llevarlos a cabo, luego de evaluar la pertinencia económica de la correspondiente inversión.

**PREGUNTA 15.** ¿Qué importancia le asigna a la construcción de un puerto de aguas profundas que, para satisfacer la demanda existente en la región, complemente los servicios que hoy ofrece el Puerto de Montevideo?

**RESPUESTA:** No vemos oportuna la situación como para pensar en un puerto complementario al de Montevideo. Nuestra capital tiene un gran potencial de desarrollo en su puerto.

La riqueza de los uruguayos se incrementará por una baja de los impuestos, lo que requiere de una reducción del aparato estatal. Y esto reforzando, a la vez, las áreas esenciales que mencionamos en la pregunta 10. Por tanto, no vemos posibilidades de emplear recursos de los contribuyentes uruguayos en la creación de un nuevo puerto. Indudablemente, nos encantaría ver que operadores privados decidieran encarar esa inversión.

**PREGUNTA 16.** ¿Cómo visualiza la integración de las capacidades logísticas de las tres Fuerzas, a fin de maximizar el rendimiento de los escasos recursos que se asignan al sostenimiento de las mismas, en un ambiente de aumento de tareas y por ende de mayores requerimientos de apoyo?

**RESPUESTA:** Vemos con muy buenos ojos una actividad coordinada de las tres armas uruguayas.

**PREGUNTA 17.** ¿Desea agregar algún comentario o considerar algún aspecto, a su juicio relevante, que no haya sido planteado en el cuestionario?

**RESPUESTA:** Muchas gracias por la oportunidad de integrar el contenido de la Revista Naval. Los felicitamos por su tarea de difusión de temas marítimos, tan importantes para la vida de los ciudadanos uruguayos.

*Elecciones 2004*  
*Los candidatos y la política marítima*

## ARQ. ALDO LAMORTE

### Candidato por la Unión Cívica

**PREGUNTA1.** En poco tiempo nuestro país presentará ante el organismo competente de Naciones Unidas, los estudios técnicos que permitirán reclamar una mayor extensión de la Plataforma Continental ¿Cómo visualiza la gestión de dichos Espacios Marítimos ampliados, considerando el sensible incremento del área sobre la cual el Estado deberá ejercer sus derechos y responsabilidades, a producirse cuando se incorpore a nuestra jurisdicción la extensión de la Plataforma Continental que se reclama?

**RESPUESTA:** La experiencia histórica que legaron los diversos tratados sobre el derecho de los estados ribereños sobre su ZEE y la plataforma continental nos demuestra que los acuerdos en el marco bilateral y regional han resultado precursores en la materia. Basta recordar que Uruguay comenzó el control de su mar territorial y zona contigua muchos años antes que empezara a regir las disposiciones de la Convención del Mar en Montego Bay Jamaica 1982.

Los estudios que ha realizado la Armada Nacional han resultado excelentes enmarcados en los criterios exigidos por las NNUU.

La gestión de dichos espacios marítimos no se podrá realizar en forma unilateral sino a través de un acuerdo y coordinación con los países limítrofes, Argentina y Brasil.

En este sentido el valor estratégico de Uruguay será tratar de amalgamar los intereses tripartitos.

**PREGUNTA2.** ¿Qué desafíos o posibilidades entiende Ud. que plantean la ampliación de la

Plataforma Continental y el concepto del Atlántico Sur como Zona de Paz y Cooperación, en el marco de la integración regional?

**RESPUESTA:** Estos desafíos implican que medidas muy concretas deberán ser implementadas para que la estructura de nuestro Poder Marítimo sea uno de los pilares fundamentales de nuestro Poder Nacional. Se deberá tener en cuenta que la coyuntura es sumamente dinámica y por lo tanto el concepto de flexibilidad será indispensable para adaptarse a los constantes cambios.

Se requerirá entonces:

Planificación estratégica que fije como política de Estado la Administración de los espacios marítimos y fluviales en particular la nueva extensión de la ZEE.

Incorporación de tecnología complementaria con la de nuestros vecinos para el control ictícola de las especies transzonales y del tráfico marítimo que puedan afectar transbordos en alta mar de las especies protegidas, actos de piratería, terrorismo y narcotráfico.

Incorporación de tecnología para el control y protección del medio ambiente marítimo.

Dotar de un marco jurídico que permita a la Armada llevar a cabo eficientemente no solo el control policial sino además las tareas enunciadas anteriormente.

**PREGUNTA 3.** La sobreexplotación de los recursos pesqueros en distintas regiones, ha motivado la recalada en el Atlántico Sudoccidental, uno de los caladeros más ricos en diferentes especies, de flotas de grandes potencias pesqueras que operan a distancia de

sus países de origen. ¿Cuál sería la estrategia a impulsar para la protección de la riqueza ictícola, principalmente en aquellas especies transzonales y altamente migratorias, que además de encontrarse en nuestra Zona Económica Exclusiva, están sometidas a la pesca depredatoria en la denominada “milla 201”?

**RESPUESTA:** El Gobierno uruguayo ha actuado hasta el presente en forma independiente y ha priorizado intereses de algunos privados que sólo le han reportado un gran desprestigio internacional.

Especies como la merluza hubbsi, el calamar illex, la merluza negra y el cangrejo rojo son ejemplos claros de una pobre administración de recursos que ya no son sustentables y que no nos dejan muy bien parados en el ámbito internacional.

**RESPUESTA:** Se establecerán políticas coherentes, en base a estudios técnicos-científicos, que le den la autoridad institucional necesaria para llevar a cabo una defensa constante, que permita la explotación sustentable de las especies de la denominada “milla 201”, en el Atlántico Sur.

**REGUNTA 4.** ¿Qué lugar ocupan a su juicio, como instrumento de la Política Exterior, las Misiones de Paz que nuestras FFAA llevan a cabo al amparo de las Naciones Unidas? ¿Entiende que el tema tiene otros aspectos relevantes a considerar?

**RESPUESTA:** No debemos olvidar que la principal razón de existencia de nuestras Fuerzas Armadas es la defensa Nacional; por lo tanto si las Misiones de Paz se encuentran encuadradas dentro los compromisos internacionales contraídos por el País y en defensa de nuestros legítimos intereses nacionales, se le deberán dar carácter de prioritarias.

Se deberá prestar especial atención de que nuestras FF.AA. se transformen en un mero instrumento de naciones poderosas, sin que

ello reporte un claro beneficio para los intereses del País.

**REGUNTA 5.** ¿Qué opciones considera a fin de mantener y mejorar los servicios portuarios que nuestro país ofrece a los usuarios y cómo se insertan las mismas en la actual coyuntura de integración regional?

**RESPUESTA:** La ausencia de liderazgo y de políticas para el control del medio ambiente, el contrabando, la seguridad y el narcotráfico son elementos que nos descalifican ante los intereses comerciales que buscan invertir seriamente en el mediano y largo plazo, en esta área.

Sin seguridad jurídica y ante la falta de prevención de los actores oficiales en los puertos, la imagen de la plaza portuaria se ve poco interesante para los inversores serios. Sin embargo, se requiere, debido a nuestra posición en la región, de puertos que resulten atractivos tanto como terminal logística primaria, como eslabón del desarrollo de transporte multimodal, para brindar máxima eficiencia al productor y exportador de la misma manera que al importador.

La coordinación regional con nuestros vecinos será la condición primordial para “poner la casa en orden” y permitir un desarrollo portuario creíble.

**PREGUNTA 6.** ¿A que causas entiende Ud. que obedece la carencia de una Marina Mercante Nacional de significación, mientras el país impulsa y concreta políticas de desarrollo de las exportaciones y de los servicios portuarios?

Falta de coordinación con los integrantes de la hidrovía, infraestructura portuaria, legislación laboral coordinada con la región, ausencia de negociaciones con nuestros países vecinos sobre los intereses comunes y; fundamentalmente, el desarrollo de una industria de la construcción naval que deberá lograrse conjuntamente entre el Estado y privados.

**PREGUNTA 7.** Las actividades marítimas tienen una base común fundamental, determinada por la naturaleza del medio marino y la interdependencia de los medios actuantes. Parecería que todos los aspectos relacionados a lo que configura un único sistema político, económico, técnico-científico y geográfico, deberían ser abordados desde una perspectiva común a fin de diseñar armónica y globalmente las políticas y estrategias más adecuadas. ¿En ese sentido cómo visualiza la creación de un Ministerio o de un Organismo de alto nivel dentro de la organización del Estado para la atención de los Asuntos Marítimos?

El actual diseño de esas políticas, que unen lo político con lo científico y la estrategia que permitan abrir expectativas creíbles para inversores, no deberán quedar aisladas de los controles pertinentes del Estado. En ese sentido el éxito requiere de coordinación, formación de recursos humanos y no creación de más burocracias y gastos al Estado, por lo tanto no visualizamos la creación del nuevo ministerio al que se hace referencia.

**PREGUNTA 8.** El dragado, mantenimiento y señalización de las vías navegables ha pasado de ser un tema de carácter operativo marítimo, a constituirse en un factor estratégico nacional, como lo demuestran las recientes negociaciones diplomáticas llevadas a cabo por las Comisiones administradoras del Río de la Plata y del Río Uruguay. Estas acciones de política exterior deben necesariamente ser apoyadas por el incremento de la capacidad nacional para operar y mantener las vías navegables que el país pretende tener bajo su administración. ¿Cómo estima usted conveniente proceder para alcanzar este objetivo con el fin de fortalecer una situación que afecta directamente la soberanía nacional?

**RESPUESTA:** El planteamiento de esta pregunta, nos parece de suma importancia porque de ella dependen intereses

económicos nacionales y regionales. Cualquier tratado limítrofe con nuestros vecinos se supone que contemplan intereses comunes y la defensa de la Soberanía no debe quedar en duda; debiendo ser ejercida principalmente por el Gobierno (Poder Ejecutivo) y controlada celosamente por el Parlamento (Poder Legislativo).

**REGUNTA 9.** ¿Cómo estimularía el desarrollo de una política para los deportes náuticos en un momento en que estas actividades se están incrementando, en un contexto de expansión del sector turístico?

**RESPUESTA:** No consideramos que el Estado deba intervenir en áreas relacionadas con el turismo, en este caso es una actividad propia del sector privado que será incorporada rápidamente cuando el propio desarrollo del sector lo demande.

El Estado sí, a través del Ministerio de Cultura, propenderá a que nuestras juventudes lleven a cabo prácticas de deportes náuticos con el fin de acercarlos al mar. Se fomentará entonces en nuestra Sociedad una cultura con orientación marítima de la que hoy carecemos.

**PREGUNTA 10.** La presencia uruguaya en la Antártida se ha ido consolidando con el paso de los años y el país ha alcanzado ciertos logros significativos en distintos campos del quehacer antártico. ¿Cuáles serían los objetivos que en materia de política exterior deberían ser considerados para los próximos años pensando en el desarrollo futuro del Uruguay en esa zona?

Uruguay es parte del Tratado Antártico, por lo tanto tiene los máximos intereses en defender esa posición y participar en las investigaciones que se llevan a cabo con el fin de reclamar los espacios que correspondieren cuando se autorice la explotación de los recursos de ese Continente.

**PREGUNTA 11.** Pese a vivir tradicionalmente

de “espaldas al mar”, el Uruguay se encuentra ante una coyuntura propicia para revertir esa postura. Pruebas de ello, entre otras parecen ser la progresiva optimización de los servicios portuarios, acompañada de actitudes asociadas como ser el dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo, el proyecto de relevamiento de corredor de aguas seguras que está llevando a cabo la Armada y en otro orden los estudios sobre la Plataforma Continental. La evaluación de dicha coyuntura y una correcta divulgación de sus efectos hacia nuestra sociedad, podrían influir positivamente en la consolidación de una “conciencia marítima nacional”, como elemento fundamental para propender al desarrollo sustentable de los intereses del Estado en el ámbito marítimo. ¿Estima necesario implementar medidas para la generación de una “conciencia marítima” como instrumento capaz de potenciar los intereses marítimos nacionales? ¿Podría citar algún ejemplo que considere relevante?

**RESPUESTA:** Además de lo expresado en la pregunta N° 9, que entendemos es explícita, podemos agregar entre otras:

Desarrollo de una industria de construcción y reparación naval con la correspondiente adquisición de tecnología.

Integrar a las FF.AA. (para que no sea una actividad excluyente de la Armada Nacional) a una mayor interacción con la Sociedad a través de acciones cívicas.

La actividad marítima privada, deberá colaborar más activamente para que la Sociedad conozca las distintas especialidades y actividades que se brindan en beneficio de los intereses estratégicos marítimos.

Impedir el posicionamiento en las áreas marítimas y transporte fluvial, de grupos económicos de dudosa reputación internacional.

Mayor apoyo de la sociedad civil en las actividades que propendan a desarrollar en ésta la conciencia marítima.

Mayor presencia y difusión a través de los

medios de comunicación masiva con paneles especialistas que analicen los intereses marítimos del País.

**PREGUNTA 12.** ¿Cómo considera Ud. que influiría un mayor desarrollo del Poder Marítimo en el incremento del Poder Nacional y, por lo tanto, en la concreción de los grandes objetivos nacionales? ¿Tiene en sus planes alguna medida concreta que propenda a ese desarrollo

**RESPUESTA:** Desde mi punto de vista esta pregunta es reiterativa, pero no cabe duda que “lo que abunda no daña”. El Poder Marítimo, como usted lo dice, es parte del Poder Nacional y agregaría que es una gran parte del Poder Nacional. Debemos pensar que nuestro País pertenece al Cono Sur, una inmensa cuña territorial entre dos enormes océanos. También a quedado demostrado que la única manera de llegar eficientemente a la Antártica es a través de buques y desde que la Armada en 1990 llegó por primera vez con el R.O.U. “Pedro Campbell”.

El control del tráfico marítimo en el Atlántico Sur, muy pronto nos estará demandando mayor presencia de nuestra bandera en esa área, a los efectos de ejercer control sobre flotas piratas y posibles vectores terroristas.

**PREGUNTA 13.** Es evidente la favorable relación costo-beneficio del transporte fluvial en comparación con las otras modalidades del transporte de cargas intra – regional. En tal sentido y como parte del proyecto de integración regional se desarrolló la Hidrovía Paraguay-Paraná Puerto Cáceres-Nueva Palmira. En el Uruguay, tal apreciación sumada a los requerimientos de la expansión forestal, motivaron el desarrollo de la llamada Hidrovía del Río Uruguay, así como también el relanzamiento del Puerto de Fray Bentos, la existencia de proyectos en torno al Puerto de Paysandú, la instalación de terminales privadas como la de M’Bopicuá y el perfeccionamiento de la infraestructura y de los servicios

ofrecidos por el Puerto de Nueva Palmira. ¿Qué perspectivas tiene respecto al futuro de la Hidrovía Paraguay-Paraná y a la Hidrovía del Río Uruguay, las que luego de un auge inicial, parecen haber entrado en un período de letargo e indefiniciones?

**RESPUESTA:** En las Américas existen tres grandes hidrovías, la del Mississippi, la del Amazonas y la Del Plata. Por supuesto que usted comprenderá la enorme importancia económica que la actividad comercial en estas verdaderas “Carreteras de doble vía” tienen en sus respectivas áreas de influencia.

Por otro lado el eje Tiete en sentido este-oeste en Brasil y su espectacular desarrollo, es un ejemplo de cómo la burocracia y la conjunción de intereses privados encontraron soluciones eficientes para el tráfico fluvial.

Tomando conciencia de esto y negociando con nuestros vecinos, quizás logremos revivir lo que usted llama hidrovía Paraguay-Paraná e hidrovía del Río Uruguay.

Los saltos, dragados, los derrocamientos y otras obras pueden ser perfectamente financiados por el tráfico fluvial y la construcción de pequeñas represas hidroeléctricas. No olvidemos la importancia del transporte multimodal y los futuros nuevos puertos para buques de ultramar.

**PREGUNTA 14.** La existencia de una industria marítima capaz no solo de efectuar reparaciones, sino también de realizar construcciones es uno de los elementos constitutivos del Poder Marítimo de una Nación.

¿Cómo ve la posibilidad de que astilleros que operan en nuestro país desarrollen la capacidad de construir embarcaciones para satisfacer alguna de las necesidades de la Armada Nacional o de las múltiples áreas de actividad de la Marina Mercante?

**RESPUESTA:** El Gobierno deberá crear las condiciones que faciliten la competitividad del

sector privado en la región. Sólo a través de tecnología adquirida, modernización y políticas de Estado, se podrá crear una industria de construcción naval que ocuparía una importante mano de obra y competiría eficientemente en la región. Debemos de crear las condiciones para que la inversión privada sea la palanca de este desarrollo.

**PREGUNTA 15.** ¿Qué importancia le asigna a la construcción de un puerto de aguas profundas que, para satisfacer la demanda existente en la región, complemente los servicios que hoy ofrece el Puerto de Montevideo?

**RESPUESTA:** En la respuesta a su pregunta N° 13 anunciamos la necesidad de que nuestra hidrovía deberá tener un puerto de aguas profundas, el cual visualizamos ubicado en el este de nuestro país.

**REGUNTA 16.** ¿Cómo visualiza la integración de las capacidades logísticas de las tres Fuerzas, a fin de maximizar el rendimiento de los escasos recursos que se asignan al sostenimiento de las mismas, en un ambiente de aumento de tareas y por ende de mayores requerimientos de apoyo?

**RESPUESTA:** No cabe duda que es esencial la integración de las capacidades logísticas de nuestras FF.AA., no entiendo como todavía no se ha instrumentado y puesta en funcionamiento.

**REGUNTA 17. AGREGADO:** ¿Desea agregar algún comentario o considerar algún aspecto, a su juicio relevante, que no haya sido planteado en el cuestionario?

**RESPUESTA:** Nos gustaría explayarnos sobre la importancia del Poder Marítimo mencionando al: Almirante Mahan; marino, historiador y político que nació en 1840 y falleció en 1914; hasta el día de hoy su influencia es

notoria en el Poder Naval de la primera potencia mundial, EE.UU.

Almirante Togo; nació en 1847 y falleció en 1934, estrategia japonés por excelencia

Almirante Rodjesvensky, Comandante de la flota del Báltico, quién navegó con una flota de 42 acorazados y cruceros y atravesó 10.000 millas por la ruta del Cabo de Buena Esperanza, siendo abastecido de carbón por 62 buques mercantes.

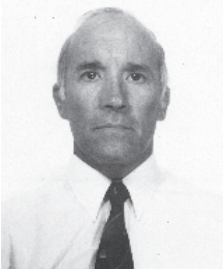
Almirante Fisher, británico, nació en 1841 y falleció 1920, fue el impulsor de la sustitución del carbón por petróleo. El petróleo había reemplazado al carbón y el Almirante John Fisher ingresó a la historia de los creadores del poder en el mar.

Para finalizar quiero manifestar que la guerra, el petróleo y la ética parecen incompatibles pero los actuales acontecimientos nos hacen pensar que no es oportuna esta opinión.



# TERRORISMO

por Capitán de Navío (CG) Hugo A. Viglietti



*El autor de este artículo egresó de la Escuela Naval en 1974. Como Oficial Subalterno prestó servicios en distintas unidades flotantes y terrestres, habiéndose titulado como Analista de Sistemas en la Escuela de Informática de la Armada Española. Como Jefe, fue Comandante del Destructor ROU "Uruguay", Jefe de Estado Mayor de la División Escolta y de la Fuerza de Mar. Es Oficial de Estado Mayor graduado de la Academia de Guerra Naval y del Instituto Militar de Estudios Superiores. Fue Edecán del Presidente de la República y actualmente cumple funciones como Agregado Naval a la Embajada de la República en el Reino de España.*

**Terrorismo:** *Actos de violencia con que se infunde terror; forma violenta de lucha política que crea un clima capaz de intimidar al adversario.*

## ***El terrorismo en el siglo XXI ¿Puede responder la Armada?***

El **origen** del terrorismo se pierde en el tiempo y según el referente que elijamos puede ser ubicado en diferentes lugares y momentos. A través del tiempo, historiadores y analistas han sostenido arduas disputas acerca de las causas o los orígenes de las guerras. Considerando a la guerra como la prosecución de la política por medios violentos, máxima perteneciente a Clausewics y aceptada por la generalidad de los autores, se ha discutido extensamente sobre el interés económico subyacente en cada guerra o su fin de expansionismo territorial; otros en cambio sostienen que la mayoría de las guerras obedecen en última instancia a problemas étnicos o religiosos. Si centramos nuestro enfoque

en el terrorismo, encontraremos ejemplos en un sentido y en el otro. Sin embargo como veremos a continuación, hoy al hablar de terrorismo, prevalece sin duda el criterio de diferencias de pensamiento y de valores, étnicos, nacionalistas o religiosos, no necesariamente económicos.

Las décadas del 60 y del 70 marcaron épocas de auge de movimientos terroristas en el mundo. Se ha señalado con acierto que mientras las grandes potencias vivían el calmo período de la "guerra fría", en nuestro subcontinente se daba un simétrico período de "guerra caliente". Dada la vastedad de este tema, analizaremos dos ejemplos actuales, distintos ambos en su génesis y sus campos de acción, pero que nos permitirán desembocar en una misma interpretación y reflexionar sobre qué puede aportar nuestra Armada.

## ***ETA: Euzcadi Ta Azkatasuna (Tierra Vasca en Libertad)***

En España en 1959, en base a reivindicaciones territoriales, étnicas e independen-

tistas, surgía la banda terrorista ETA, que lleva ya 36 años de actividad terrorista (comete el primer asesinato en junio de 1968) sin que aún se visualice el final del camino.

Sistemáticamente sus líderes han ido cayendo, detenidos o muertos y sin embargo hay un permanente recambio generacional que no cesa. Este es quizás el punto de mayor pesimismo. Desde el retorno de la democracia en España, Herri Batasuna primero, Euzcal Herritarrok luego y Batasuna después (sucesivos brazos políticos de ETA), han llegado a tener votaciones entre un 14 y un 17 % dentro del País Vasco. Si tenemos presente que esas formaciones políticas respondían a ETA, desembocamos en que prácticamente un vasco de cada diez estaba de acuerdo con las reivindicaciones de ETA y ese es sin duda un porcentaje muy alto de gente radicalizada. En muchos pueblos pequeños del Euzcadi profundo, cuyas autoridades municipales respondían a esas formaciones, se respiraba un clima de apoyo a la Banda y allí los niños nacen y los adolescentes se van educando en el odio al “español invasor que ocupa sus tierras”. Por más que en las grandes ciudades el pensamiento es otro, ETA se viene nutriendo de esos jóvenes que hacen sus primeras armas en la kale borroka (violencia callejera) y luego pasan a integrar la organización. Tienen dinero, producto de los robos y los impuestos revolucionarios cada vez más generalizados. Tienen armas y explosivos en cantidades más que suficientes, producto también de robos. Y lo que es peor tienen la decisión de seguir adelante con el terror.

**Qué alternativa queda por probar contra ETA ?** El régimen de Franco probó la fuerza aplicada en sentido estricto, sin las limitaciones que impone un estado de derecho. No logró acabarlos. Los sucesivos gobiernos democráticos de UCD (Unión de Centro Democrático) con Adolfo Suárez, PSOE (Partido Socialista Obrero Español) con Felipe González y el PP (Partido Popular) con José M. Aznar han probado otras alternativas. El diálogo, amnistía y

reinserción, un estatuto de autonomía amplio como no hay otro en toda Europa. Tampoco han tenido éxito. Fuerte persecución policial y acoso político, acuerdos de apoyo internacional, tampoco han sido la solución. “Escuadrones de la Muerte”, como los GAL y otros grupos de menor renombre, tampoco pudieron con sus métodos extremistas, detener a ETA.

Lo que algunos autores justificaban en su origen, como una respuesta a un régimen autoritario, carece en un estado de derecho pleno como el que desde hace años vive España, de ningún fundamento. Hoy resulta claro que la sociedad vasca se encuentra profundamente dividida y que entre los nacionalistas radicales como ETA y el entorno KAS, más los nacionalistas moderados del PNV (Partido Nacionalista Vasco), suman del orden del 50 % de la ciudadanía vasca y ambos, radicales y moderados, tienen el mismo objetivo: la independencia del País Vasco. Algunos actores políticos han pedido un plebiscito en Euzcadi para dirimir el tema. Pero el Gobierno no puede (en esto han coincidido los tres partidos que gobernaron a España desde el franquismo), someter un tema de soberanía o de separatismo a un plebiscito. Más allá de razones legales o históricas, el Gobierno sabe que es un plebiscito que se puede perder. Además atrás de ese plebiscito, vendría en seguida una reivindicación similar de Catalunya y atrás de Galicia y así seguirían otras regiones autónomas. Porque justamente España es un Reino y muchas regiones, en mayor o menor medida, podrían sostener reivindicaciones similares. Pero además, mirado desde la otra óptica, el nacionalismo vasco, sabe también que podría perder ese plebiscito. Así pues una de sus máximas figuras históricas, Xavier Arzallus (Ex Presidente del Partido Nacionalista Vasco), ya ha dicho que de haber un plebiscito, tendría que hacerse exclusivamente entre los vascos de origen, nacidos y que siempre han vivido allí; que los demás son inmigrantes dentro de Euzkadi. Más allá de la polémica que esta racista afir-

mación causó, entre mucha gente que nació en otro punto de España, pero ha vivido toda su vida en Euzkadi y sorpresivamente se vieron adjetivados como inmigrantes, esto confirma que como dijo Julián Marías, “no se puede contentar a quien no se quiere contentar” y menos aún a ETA, para quienes en su mesianismo solo vale su verdad y la independencia del País Vasco a cualquier precio.

Dentro de la oscura perspectiva que se vive en torno a ETA, quizás la única esperanza de encontrar un camino que conduzca a la pacificación, pase por la creciente repulsa que a nivel popular se exterioriza cada vez más hacia la banda, por parte de los propios ciudadanos vascos. Hoy para la gran mayoría de los nacionalistas los medios de ETA son injustificables. Aquel apoyo electoral que los grupos afines al terrorismo vasco tenían, viene sistemáticamente disminuyendo. Los terroristas han cometido importantes errores estratégicos en la selección de sus blancos y los mecanismos de asesinatos. Por ejemplo el salvaje atentado del Hipercor de Barcelona, donde murieron mujeres, niños e inocentes en general y el asesinato del Edil del PP de Armúa, Miguel Angel Blanco, joven que fue secuestrado y asesinado dos días más tarde de dos disparos en la nuca, pese a que toda España se había movilizado en manifestaciones sin precedentes, pidiendo por su vida. Pero ha habido también muchos otros atentados que han causado repulsa y recibido condenas populares. ETA ya no trasmite la imagen del Gudari (guerrero patriota) idealista sino la del asesino cruel y frío que mata por la espalda. El mundo los condena, el ciudadano español los condena y cada vez más vascos los condenan. Las manifestaciones por la paz son cada vez más numerosas. Los vascos van perdiendo el miedo a manifestarse. Una reciente encuesta del Departamento de Ciencias Políticas de la Universidad del País Vasco, confirma que el 71,4 % de los vascos se declara hostil a ETA. El Gobierno sabe de este sentimiento popular y agotados otros

caminos, solo le queda la firmeza y apostar a la unidad política en contra del entorno proetarra y a la eficiencia de los cuerpos de seguridad en la lucha contra ETA.

Cuatro décadas después de su fundación, el único balance que ETA puede ofrecer a la sociedad vasca es un reguero de sangre y de dolor, de conflictos sociales y políticos provocados o agravados por el terrorismo.

**El 11 de marzo** de este año, el terror pegó duro en España. Tres atentados simultáneos en estaciones de trenes de cercanías en Madrid (Atocha, El Pozo y Santa Eugenia), mataron a casi doscientas personas, en su mayoría empleados y estudiantes, sembrando de heridos y de conmoción a un pueblo que no merecía tamaña crueldad. En primera instancia los atentados se atribuyeron a ETA. Razones tenía el gobierno para pensar así, ya que días atrás había sido desbaratado un atentado que se iba a llevar a cabo con explosivos en Chamartín (estación de trenes del norte de Madrid) con autoría etarra. No obstante, como luego se supo, no había sido ETA en esta oportunidad y al Partido Popular le costó el gobierno. Tres días más tarde se efectuaron las previstas elecciones en España y lo que antes del 11 de marzo, parecía una clara victoria del gobernante PP, en una España en plena bonanza económica, en la cual la única duda se centraba en si el PP obtendría la mayoría absoluta o ganaría solo por mayoría simple, terminó entonces ganando el PSOE y con luz. Al Qaeda había logrado su objetivo, pasándole factura al Presidente Aznar, por la participación de España en la guerra contra Iraq.

### **Fundamentalismo islámico**

Desembocamos así en el terrorismo más peligroso del momento y yo diría también con seguridad, del futuro inmediato, el fundamentalismo. Definido como una exigencia intransigente de sometimiento a una doctrina o práctica establecida, se presenta como un movimiento religioso y político de masas

que pretende restaurar la pureza islámica mediante la aplicación estricta de la ley coránica a la vida social. Veamos otras definiciones necesarias para el mejor entendimiento del tema.

**Corán** : texto sagrado del islam. Su nombre en árabe significa “lectura recitada”. En sus páginas se encuentra el conjunto de revelaciones que Alá hizo a Mahoma entre el año 612 hasta el momento de su muerte, año 632.

**Islam** : religión monoteísta surgida en el siglo VII en la península Arábiga a partir de las enseñanzas de Mahoma, llamado el Profeta. En su acepción religiosa, la palabra árabe islam significa “sumisión” a la voluntad o a la ley de Dios. La sunníta y la chiíta son las dos grandes corrientes islámicas, divididas por las diferencias acerca de quién tiene el derecho a convertirse en líder del mundo islámico después de la muerte de Mahoma. Irán es el único país del mundo que cuenta con un gobierno chií.

**Musulmán** : La persona que profesa y practica el islam. **Yihad** : Guerra Santa.

**Joyce Davis**, una estependa estudiosa americana, que escribió varios trabajos interesantes sobre el Islam, comienza uno de ellos transcribiendo una pregunta de un sacerdote de una iglesia de Washington, quien luego del fatídico 11 de Setiembre se cuestionaba : **“¿Qué hemos hecho para que nos odien tanto?”**. A muchos kilómetros de distancia y en momentos similares un clérigo chiíta decía algo, que por supuesto no justifica lo injustificable, pero de alguna manera, entre comillas, muy entre comillas, lo explica : **“Estamos desesperados y la gente desesperada hace cosas desesperadas”**.

Resulta muy interesante seguir el razonamiento de la citada autora. Muchos musulmanes opinan que la guerra que EE.UU ha emprendido contra el terrorismo, a raíz del 11S, es en realidad una guerra contra el Islam. EE.UU ha intentado desmentir y desvirtuar esas afirmaciones, pero igualmente muchos así lo sienten. Davis recalca que a pesar de sus diferencias, las creencias de musulmanes, cristianos y judíos guardan similitudes. La existencia de

un solo Dios, la creencia en los profetas bíblicos y la veneración de Jerusalén como ciudad santa son ejemplo de ello. Jerusalén es sin duda posible, uno de los principales escollos con que tropieza todo proceso de paz que se intente sobre la región, pues es reclamada por las tres principales regiones monoteístas. Jesús, encarnación de Dios para los cristianos, predicó en Jerusalén, donde fue crucificado y sepultado y donde resucitó. Durante siglos, los cristianos emprendieron sangrientas guerras para llegar a dominar la ciudad hasta que fueron definitivamente derrotados por Saladino. La ciudad siguió bajo control musulmán hasta que el Imperio otomano se desintegró tras la Primera Guerra Mundial. En 1948, la sección occidental de la ciudad pasó a formar parte del recién fundado estado de Israel. La ciudad vieja y el resto de Jerusalén Este permanecieron bajo control jordano. En 1967, tras la guerra de los Seis Días, toda Cisjordania y Gaza, así como los Altos del Golán y Jerusalén Este quedaron en manos de Israel. Jerusalén Este es predominantemente palestino y alberga Haram al-Sharif, enclave donde se halla una de las mezquitas reverenciadas por los musulmanes como lugar sagrado. De hecho los musulmanes entienden que Dios les habló en Jerusalén. Según ellos, fue de Haram al-Sharif (el Noble Santuario) desde donde Mahoma ascendió al cielo en su celebrado «viaje nocturno», durante el que recibió de Alá los principios básicos de la nueva religión. Sin embargo, los judíos también cuentan con una prolongada y profunda relación con Dios en Jerusalén. Los judíos y cristianos creen que las ruinas del enclave más sagrado del judaísmo, el Templo de Salomón, reposan bajo Haram al-Sharif, en lo que para los judíos es el Monte del Templo. Al pie del mismo se halla el muro occidental, considerado como parte de los cimientos del Templo de Salomón, y también llamado Muro de los Lamentos. Ariel Sharón, entonces líder de la línea dura del Likud, decidió presentarse allí el 28 de septiembre de 2000, originando la ira de los palestinos

que vieron el gesto como un acto de provocación y se rebelaron, dando inicio a la segunda **intifada (sublevación)**. Otros autores señalan que ésta igual se habría producido al margen de la presencia de Sharón allí.

Entramos así a uno de los puntos más dramáticos de esta temática : el martirio o la autoinmolación con fines de masacres. Según la Real Academia Española, un **mártir** “es una persona que prefiere morir o sufrir antes que renunciar a su fe o sus principios; una persona muerta o torturada a causa de sus creencias; una persona que sufre grandes dolores o desgracias durante largo tiempo”. En Occidente, el mártir suele ser un pacifista que sufre y muere, pero no mata. La historia de la cristiandad está repleta de santos oficialmente declarados que soportaron las persecuciones y murieron voluntariamente por lealtad a su fe, personajes como San Esteban, Juan el Bautista, San Lorenzo o el propio Jesucristo. La historia judía también está repleta de episodios de personas que murieron por su fe. Uno de los más conocidos es Masada, donde sus habitantes, judíos, luego de ser sitiados por un largo período, decidieron matarse unos a otros antes que enfrentarse a su captura por parte de los romanos, en el siglo I. Las mil personas entre hombres, mujeres y niños que se hallaban en la fortaleza sobre el Mar Muerto murieron o se suicidaron sobre el final el asedio.

En el islam, la definición de **shahid (mártir)** incluye varios tipos de muerte. La palabra shahid suele utilizarse para describir desde niños inocentes muertos en la guerra hasta pistoleros que abren fuego en un mercado, por más que tales acepciones puedan faltar a la verdad de las enseñanzas de la religión. En ciertos aspectos la visión occidental y la islámica del martirio tienen visos semejantes. Ambas comprenden a todo aquel que entrega su vida por sus principios, su fe o su religión. La divergencia se presenta sobre todo cuando presuntos mártires matan en nombre del islam. El martirio planteado en sus formas ex-

tremas muestra una de las diferencias entre occidente e islam y a su vez constituye el componente más dramático de la amenaza terrorista a la que se enfrenta el mundo. En occidente no vemos de qué modo se puede comparar a terroristas suicidas con algo sagrado. En EE.UU. señala Davis, los terroristas simbolizan la personificación del mal y no merecen que se pierda el tiempo en tratar de entender sus motivos. Sin embargo, si hay que lidiar con enemigos tan despiadados como Ossama Bin Laden es importante comprenderlos, analizar su filosofía y motivaciones, con el fin de desarrollar las tácticas más efectivas para derrotarlos. La lamentable verdad es que no será una victoria sencilla. Los extremistas reclutan fácilmente a sus seguidores entre las ruinas y la pobreza de los campos de refugiados de Jordania, el Líbano, Gaza o en otros sufridos lugares de palestinos. Y si bien hay muchos que jamás se unirían a ellos, que rehuyen el recurso al islam para defender semejantes horrores, igualmente comparten la rabia que puede nutrir ese mal y que convierte a hombres y mujeres jóvenes en mártires.

Y hay un hecho adicional preocupante : la amenaza del martirio como arma contra occidente ya sería suficientemente peligrosa si procediera únicamente de los pobres y oprimidos de la tierra. Pero hoy quienes ven en EE.UU. y sus aliados la personificación del mal, no son necesariamente jóvenes analfabetos o pobres sin esperanza, sino que muchos pertenecen a la elite árabe. La adinerada familia de Bin Laden tenía el monopolio de la construcción en Arabia Saudí, y el presunto cerebro de Al Qaeda, el doctor Aymán Zawahri, era un respetable médico egipcio que huyó de su país para librar la yihad desde Afganistán.

Los militantes palestinos están convencidos de que el martirio es su arma definitiva contra los israelíes, cuya existencia, según creen, depende meramente del apoyo estadounidense. El martirio no ha acercado un ápice a los palestinos a la consecución de

su anhelado estado; e incluso ha empeorado su situación, al generar represalias con bombardeos continuados y la reocupación de sus ciudades en Cisjordania, Gaza y otros lugares, por parte de las tropas israelíes, lo cual ha incrementado el número de víctimas. Aun así, los extremistas palestinos parecen convencidos de que el derramamiento de sangre los ayudará a alcanzar sus objetivos.

Gordon Thomas en su libro *“La Historia Secreta del MOSSAD”*, asegura que el complot para asesinar al Juan Pablo II, tuvo su origen en Teherán y Alí Agca fue simplemente su brazo ejecutor. El Papa sabeedor de ello, habría cambiado su actitud hacia Irán y hacia el Islam. Así adjudica a Juan Pablo II haber manifestado en Ivrea, al visitar la planta de Olivetti, a sus trabajadores que “lo que el Corán predica es agresión, lo que nosotros predicamos es la paz”. El Papa ha sido siempre un hombre sumamente prudente en sus manifestaciones. Aún sin la certeza de esas declaraciones, es válido analizar algunos pasajes del Corán.

Muchos estudiosos islámicos se refirieron varias veces a la **aleyas 216 de la sura 2 del Corán: «Se os ha prescrito que combatáis, aunque os disguste. Puede que os disguste algo que os conviene y améis algo que no os conviene. Alá sabe, mientras que vosotros no sabéis.»** La **aleyas 74 de la sura 4 dice: «A quien combatiendo por Alá, sea muerto o salga victorioso, le daremos una magnífica recompensa».** La **aleyas 169 de la sura 3 señala: «Y no penséis que quienes han caído por Alá han muerto. ¡Al contrario! Están vivos y sustentados junto a su Señor.»**

Como vemos en estos pasajes la muerte y la guerra son tragedias, pero para los musulmanes también constituyen un camino hacia el paraíso. Muchos musulmanes insisten (y con parte de razón) en que el islam es básicamente una religión de paz, aunque es igualmente cierto que no teme la violencia y no la rechaza. El problema radica en que a diferencia de la Biblia, el Corán se presta para interpretaciones variadas y justamente las dos ten-

dencias mayoritarias del Islam, Chiítas y Sunnitas, tienen Ayatholas y Clérigos que efectúan y transmiten interpretaciones extremas de esos textos. Como sea, es importante no verse arrastrado por estereotipos racistas e intentar comprender y luchar contra las causas del terrorismo. Sean cuales sean éstas, el sufrimiento humano que existe en Oriente Próximo es caldo de cultivo para el odio y la rabia. Cualquier intento serio de tratar las causas del terrorismo no puede pasar por alto la cruel realidad de las injustas condiciones de vida de los palestinos en Cisjordania y Gaza por ejemplo, como tampoco puede olvidar la vulnerabilidad y los temores legítimos de los israelíes, quienes a diario conviven con el terror y el temor de que una bomba mate a sus hijos en un ómnibus o en una calle.

**¿Mientras tanto, qué pasa en Uruguay?** Preguntémosnos: **¿es válido pensar en atentados terroristas en nuestro país?** Somos un país pacífico, pequeño, sin aspiraciones que puedan molestar a otros, sin excesivas pretensiones internacionales, más allá de las futboleras y vaya si están devaluadas éstas. Si años atrás se hacía una encuesta con la pregunta anterior, los uruguayos hubiésemos contestado por abrumadora mayoría que no. Es más, creo que hoy, aún seguirán pensando que no la mayoría de nuestros compatriotas. Pero ya no una abrumadora mayoría y si le damos tiempo de pensar al uruguayo medio, quizás hoy responda que sí, que es posible. ¿Porqué? En principio porque el atentado terrorista que sufrió la Amia en Argentina en 1994, fue cerca, muy cerca, en Buenos Aires. Tampoco Argentina tenía que ver con el problema en Medio Oriente y sin embargo, el terror pegó allí. Y los muertos se contaron por decenas. Y los indicios nunca totalmente confirmados, señalaron la mano de fundamentalistas iraníes en dicho atentado. Si a ese hecho le sumamos que también nosotros tenemos lugares varios de intereses americanos y judíos, esto es: posibles blancos; si también le sumamos el hecho de que los te-

roristas puedan pensar, con parte de razón, que es más fácil golpear en países que no están preparados para prevenir atentados terroristas, pues vivimos afortunadamente al margen de esos temas en nuestro día a día, la conclusión entonces es que perfectamente podríamos tener un atentado en nuestro territorio.

Hoy nuestra Armada se encuentra inmersa en la enseñanza, la implementación y el control de los códigos PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias) pautados por la OMI (Organización Marítima Internacional). Como sabemos el comercio mundial se mueve básicamente por transporte marítimo y la seguridad en puertos, contenedores, buques e instalaciones en general, determinarán por donde fluirá ese comercio. Quien quede afuera de estas previsiones de seguridad quedará descolgado del concierto comercial mundial. Uruguay viene trabajando bien. La Administración Nacional de Puertos y los operadores privados han encarado el tema. Nuestra Escuela Naval, que nos diera el orgullo de ser el primer centro educativo del país en obtener la Certificación Internacional ISO 9001 en la calidad de su gestión educativa, viene participando activamente en la formación de profesionales en esta área. Incluso en marzo de este año, en lo que constituyó una experiencia inédita, profesores del instituto concurren a Paraguay a dictar estos cursos para Oficiales de la Armada Paraguaya y para más de cien empresarios y operadores privados del citado país. Nuestra Prefectura, que históricamente ha tenido activa participación en la lucha contra el narcotráfico y el contrabando, trabaja ahora también de manera intensa liderando los controles en esta área. El resultado viene siendo positivo y Uruguay ha sido uno de los primeros países de la región en certificar la seguridad de sus puertos.

Estamos navegando con buen rumbo, pero éstas son apenas unas millas en una singladura sumamente larga, amplia e incierta, lo cual nos lleva a otra interrogante : **¿ está preparado nuestro país para prevenir atentados te-**

**roristas ? ¿ Estamos nosotros preparados para confrontar terroristas ?** Vayamos ensayando respuestas. Nuestro país ha mejorado su Cuerpo Policial. Ha mejorado también sus controles de acceso en sus múltiples entradas. Pero ni por asomo podemos considerar que eso es suficiente o que nos dará la necesaria seguridad. Sin duda, puestos a actuar en nuestro territorio, los terroristas tendrían más facilidades que en países del primer mundo habituados a lidiar con estos temas. La Armada está preparada para encarar solamente una parte de esta lucha, como por ejemplo los códigos PBIP mencionados líneas atrás, los trabajos de inteligencia, los controles de las diversas prefecturas, subprefecturas y destacamentos distribuidos en nuestras costas oceánicas y fluviales, el control de nuestras aguas (severamente limitado por la escasa disponibilidad de combustible para los buques) y por lo tanto de ingresos o accesos prohibidos, pero no estamos preparados para el componente más importante de esta lucha, que puede ser de características urbanas. Como tampoco estamos entrenados, ni preparados, ni armados (porque no es nuestra misión) para otras funciones que en algún momento varias voces han manejado. En efecto, se ha hablado de patrullajes ciudadanos, de lucha contra la delincuencia. Se ha implementado una guardia de cárceles perimetral. Pero hay que ser muy cuidadoso con el marco jurídico que pueda existir o no, para contemplar estas realidades. Aún está cercano en el tiempo, el suceso cuando las FF.AA. fueron llamadas a cooperar con la Guardia de Cárceles y un centinela militar en el Penal de Libertad disparó y mató a un preso que se estaba fugando. El centinela cumplió fielmente con su consigna, pero luego resultó procesado porque el Poder Judicial, a través del Juez actuante en la causa, entendió que no estaba amparado por la normativa vigente. Afortunadamente luego primó el sentido común, se interpretó adecuadamente la jurisprudencia al respecto y se solucionó el tema, pero durante

tiempo fue un problema latente y profundo.

Como contrapartida, se debe comprender que planteados graves problemas, riesgos o emergencias al país, si el Poder Ejecutivo entiende que las FF.AA. deben cooperar y así lo dispone, como siempre así se hará. No es válido adoptar posturas de comodidad y pensar, no, lo nuestro es el mar, estamos solo para navegar. No es así. Ante cualquier situación de crisis, en que institucionalmente se disponga, el marino militar actuará, pero lo que sea, deberá ser **con un marco jurídico adecuado y por lo tanto con una capacitación y preparación acorde.**

**Concluyendo y mirando hacia adelante :** a lo largo del siglo pasado surgieron muchos grupos terroristas. Con mayor o menor suceso, importancia, gravedad, casi todos fueron desapareciendo, ya sea reciclándose y ajustando sus movimientos a regímenes establecidos o sencillamente extinguiéndose. Otro no obstante fue creciendo en intensidad. Intensidad en los atentados e intensidad en los odios : el terrorismo fundamentalista.

¿Es posible pensar en un mundo en paz o al menos sin terrorismo? La respuesta que tiende a surgir rápidamente en nosotros es negativa, sin dudas. La reciente masacre producida en la Escuela de Osetia del Norte, Rusia, con más de 300 muertos, la mitad de ellos niños, es un cruel ejemplo de vigencia actual. No obstante hilvanando un razonamiento más ponderado, más pausado, podemos citar varios ejemplos que nos permitirían un enfoque más optimista. Por ejemplo : En septiembre de 1978, el presidente estadounidense James Carter presidió una conferencia de paz en su residencia de descanso de Camp David (Maryland), cuyo resultado fue que el presidente egipcio Anwar el-Sadat y el primer ministro israelí Menahem Beguin lograron entonces establecer las bases para un histórico tratado de paz. Como se recordará, los mismos actores, Beguin y Sadat, veinte, treinta años antes habían estado involucrados en guerras y atentados terroristas. Más tarde Jordania si-

guió un camino parecido. Libia, cuyo régimen presidido por el Coronel Gadafi lleva ya más de treinta años, cambió su postura. Las presiones internacionales lo llevaron a dejar de apoyar movimientos terroristas, así como también a suspender el desarrollo de armas químicas y el resultado fue una inserción en la comunidad internacional que hoy lo ha llevado a ser recibido incluso días atrás como Jefe de Estado en visita oficial a la República Francesa. También otros actores actuales más flexibles y moderados, como el actual Rey Hassam de Siria (hijo del anterior monarca), permiten albergar tibias esperanzas de acuerdos en esa tan terrible y conflictiva zona de Oriente Medio. Más cercano en el tiempo y en la geografía : nuestro país sufrió a fines de los 60 y principios de los 70, los efectos de un movimiento terrorista subversivo y varios de los entonces guerrilleros tupamaros, han reencauzado su accionar y más allá de otras consideraciones, en pacífica convivencia democrática ocupan hoy escaños legislativos elegidos por voluntad popular. ETA lleva más de un año sin matar en España y según muchos analistas, después de los atentados del 11M en Madrid sería un suicidio político que la banda volviera a asesinar. Podríamos citar muchos otros ejemplos de desarme y reinserción voluntaria, como el IRA en Irlanda, la facción más importante del ERP en Colombia y muchos etc. que en definitiva nos permiten finalizar estas líneas alentando la esperanza de que, quizás, nuestros hijos puedan vivir un mundo mejor, más tolerante y más seguro.

#### **Bibliografía :**

- “La Historia Secreta del Mossad” : Gordon Thomas
- “La Yihad, expansión y declive del islamismo” : Gilles Kepel
- “Mi cuerpo es un arma” : Joyce Davies
- “La historia de ETA” : Elorza, Garmendia, Jáuregui y Domínguez
- “Contra el Olvido” : Cristina Cuesta

# LA CAMPAÑA SOVIÉTICA EN AFGANISTÁN

Capitán de Navío (CG) FRANCISCO VALIÑAS



*El C/N (CG) Francisco Valiñas egresó de la Escuela Naval en 1973, habiendo prestado servicios en diversas unidades flotantes y terrestres. Es diplomado en Estado Mayor y en Estrategia y Política en la Academia de Guerra Naval, y en Teoría Militar, Estrategia y Comando Conjunto en la Universidad de Defensa Nacional de la República Popular China. Cursó estudios de Asuntos Internacionales en la Georgetown University de Washington DC, EE.UU. Actualmente ha sido designado como Director General de Personal Naval.*

*“Cuando te encuentres solo y herido en las montañas de Afganistán, y las mujeres vengan a robarte tus despojos, antes de que lleguen ellas o, peor, los hombres, metete el fusil en la boca, vuélate la cabeza y dirígete hacia tu Dios como un soldado. Te aseguro que te dolerá muchísimo menos”*

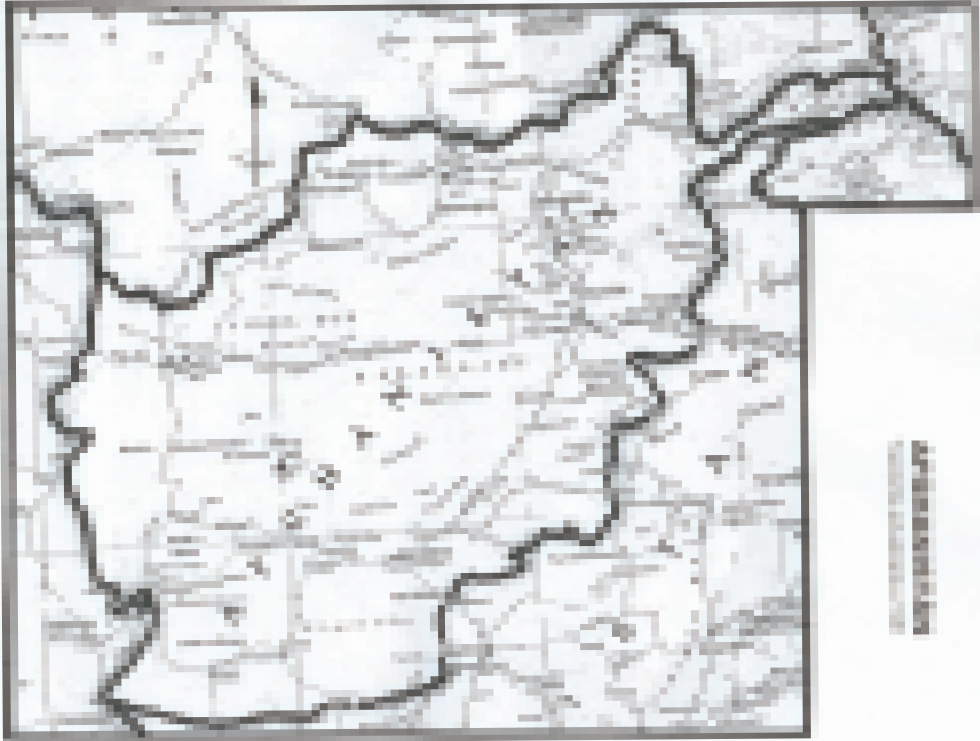
*Rudyard Kipling*

## INTRODUCCIÓN

Esta frase cáustica escrita por el entonces corresponsal de guerra británico en 1886, refleja adecuadamente la experiencia sufrida por todos los invasores que han intentado ocupar el país. Las planicies afganas, rodeadas de montañas, fueron desde la antigüedad el corredor de contacto entre el lejano y el cercano oriente, y sus pobladores quienes tradicionalmente regularon ese tránsito, sometiendo los permisos de paso a la voluptuosidad de sus humores. Con el tiempo, se desarrolló una población aguerrida, que incluso en grandes porcentajes integró las hordas alanas de Gengis Khan y sus sucesores del Imperio Mongol. En

consecuencia, los afganos nunca fueron un pueblo dócil.

Haciendo una analogía con la experiencia estadounidense en Indochina, se ha dicho que Afganistán fue el Vietnam de la Unión Soviética. En los hechos, hay algunos puntos en común entre ambos episodios de la historia de la humanidad, el principal es que tras diez años de guerra sangrienta y estéril, los soviéticos fueron forzados a retirarse del territorio afgano con la plena conciencia de no haber derrotado a un enemigo tecnológica y potencialmente inferior, con la sensación de haber combatido una guerra inútil, y con una crisis nacional en el frente interno. Para algunos analistas, fue la gota que desbordó el vaso y precipitó la ruptura de la URSS.



### ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La presencia humana en lo que hoy conocemos por Afganistán data de la época de la primera expansión indoeuropea. Los Sakas Tóchari, pueblo montado proveniente de las estepas de Kirghiz y Kazan bordeó la ribera oriental del Mar Caspio buscando climas más templados y suelotiemras más feraces. Entrando a tierras iraníes dividieron las líneas de penetración, dando lugar en el tiempo y sus desplazamientos a la formación de las etnias armenia, sumeria, meda e indostana. La evolución de los pueblos dio lugar a la formación de imperios, que de manera más o menos permanente ocuparon la región afgana, aunque como casi siempre esta fue confín del trono de turno, la autoridad del gobierno central llegaba allí muy desvanecida, y los afganos mayormente se gobernaron de manera

autónoma y anárquica. Así, Afganistán perteneció a los imperios Sumerio, Asirio, Persa, de Alejandro de Macedonia, Romano, Otomano en sus versiones Omayyad, Selijuk y Abbasyd, Mongol y al final Turco Otomano, última pertenencia sería a un trono imperial. Hubo un factor común en estas pertenencias imperiales: Afganistán estaba tan lejos de los respectivos centros de decisión política que mayormente fue olvidado, y en consecuencia sus pobladores gozaron de más autonomía y autodeterminación que los demás pueblos del imperio. de turno (excepto durante el dominio mongol, cuya capital fue Karakorum). Como resultado, desarrollaron con el tiempo un sentido de independencia muy fuerte, solo igualado por los kurdos en el mundo árabe.

En el Siglo XIX muchos analistas de la época definían a Afganistán como “una pulga en el trasero de dos gigantes”. Los dos

gigantes eran por el norte el Imperio Ruso que buscaba una salida hacia las aguas más libres del Océano Índico, y por el sur el Imperio Británico que desde la India buscaba un incremento de sus dominios así como una base adelantada sobre el Mar Caspio y las fronteras de Rusia. Ambos trataron de arrimar a su favor al monarca afgano de turno, empleando todas las herramientas racionales de la política de entonces, desde la persuasión empática hasta la sugerencia de la amenaza del uso de la fuerza. Pero después de la Guerra de Crimea los rusos dejaron de ser un poder militar por unos años, y entonces fueron los británicos quienes obtuvieron los primeros resultados apreciables en este juego de poder, cuando apoyando militar y económicamente a los soberanos afganos de turno ganaron cada vez más influencia hasta convertir el reino en un protectorado de facto, entronando y deponiendo reyes a conveniencia imperial.

Los afganos no aceptaron de buen talante a los nuevos amos, y siempre acaudillados por algún pretendiente al trono se alzaron en varias oportunidades y con la misma suerte: la rebelión aplacada por la fuerza de las armas. En 1839 lograron el primer éxito militar: un de relieve. El alzamiento detuvo un éxito arrollador, en el cual 16.000 británicos, entre civiles y militares, fueron aniquilados en una desastrosa retirada desde Kabul hacia la India (maniobra repetida en 1954 por los franceses en Dien Bien Phu). Desde allí los ingleses iniciaron la contra ofensiva reconquista en 1842, y lentamente fueron controlando todos los caminos y terrenos hasta llegar a la capital, y desde allí se reanquistaron las grandes ciudades. Pero el campo y las montañas permanecieron bajo el control de los rebeldes afganos en una especie de paz armada que duró décadas, pese a que los británicos lograron recrear el protectorado manteniendo un monarca afgano títere a semejanza de los rajanatos hindúes.

En 1878 se produjo un nuevo alzamiento que se prolongó hasta 1880 y que

supo de vaivenes similares al anterior: victorias británicas a campo abierto y derrotas sangrientas en las montañas y desfiladeros. La conquista del Paso Khiber, lograda gracias al empleo de las nuevas ametralladoras Vickers, dio a los británicos una especie de victoria pírrica que le aseguró al menos el control del terreno útil. Pero para afianzar la paz, en 1880 los británicos se vieron obligados a aceptar el reinado de Abdur Rhaman (sobrino del rey Amir, conductor de la rebelión de 1838, destronado y ejecutado por ellos en 1843), y que para colmo se había criado y educado en Rusia.

Abdur Rhaman era un individuo pragmático, quien entendió que la independencia de su nación no se lograría de inmediato, por lo que convenía tener satisfechos a los amos ingleses, mientras pausadamente se construía un ejército fuerte, de unidad estructural y moderno, que aglutinara las diferentes etnias afganas. Y a ello se dedicó sin pausa. Igual interés puso en formar una estructura educativa que sacara a los afganos del analfabetismo. Su hijo, Amir Hafibullah, continuó la tarea, y a poco de heredar el trono fundó la Real Academia Militar (1892) y una Universidad (1894), pero para escapar de las presiones de los dos gigantes (Inglaterra y Rusia) acudió a la asistencia militar y la influencia turca. Esto causó inquietud en Londres y Moscú, pero los recelos mutuos del balance del poder en Europa hicieron que no hubiese reacciones externas en ninguna de las Cancillerías. La misma actitud sostuvieron en 1908, cuando la Real Academia Militar amplió su oferta educativa con un incipiente curso de Estado Mayor, esta vez bajo la influencia de Alemania.

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, se produjo en el mundo árabe una rebelión generalizada contra el opresivo dominio colonial del Imperio Turco Otomano. Liderada por Houssayn Jerife de La Meca (casa real saudí) y por varios príncipes jóvenes orientados por el Teniente Coronel británico

Edward Thomas Lawrence (El Aurens de Arabia). La campaña militar fue exitosa en derrotar un ejército turco carente de liderazgo y moral bélica, proclamándose a Houssayn como Rey de Arabia. Pero después del triunfo a los árabes les faltó unidad de esfuerzo para retener ante las potencias europeas el territorio reconquistado a los turcos en la guerra. Se produjeron profundas e irreconciliables divisiones entre los grupos tribales participantes en la campaña cuando descubrieron que Gran Bretaña había repartido partes del territorio recuperado asignando Siria y Jordania a los franceses en el Pacto Sykes-Picot de 1916, y para una colonia judía en Palestina por la Declaración de Balfour de 1917. Con el primero, firmado entre árabes, galos e ingleses, la indignación fue mayor al descubrir que la traducción de las versiones en francés y en inglés era diferente a la versión árabe, particularmente cuando se tradujeron los conceptos relativos a la independencia y la autodeterminación futura de los pueblos árabes. El resultado del levantamiento fue casi nulo, los británicos promovieron el derrocamiento de Houssayn por Ibn al Sa'ud, dividiendo el reino entre las casas reales Hachemí y Saudí, y así los árabes cambiaron de amo, pasando de ser integrantes forzados del Imperio Turco a vasallos coloniales de Francia (los hachemíes) e Inglaterra (los saudíes).

Pero en Afganistán, siempre tan alejado de los centros de decisión, el resultado fue diferente, porque los afganos no aceptaron los términos de la paz acordada por el Rey Faysal en nombre de todos los pueblos árabes, y se alzaron contra la dominación colonial. Los británicos, cansados de guerras en Europa y el Cercano Oriente, no tenían interés ni respaldo interno para sostener otro conflicto, y aceptaron un plan de independencia para Afganistán, que se concretó en 1923 aunque sujeto a tutela influencia desde Londres. Desde entonces y hasta 1973, la historia de Afganistán puede

resumirse en un rosario de golpes de estado y regicidios entre diferentes aspirantes al trono de distintas etnias de la nación, apoyados por las necesidades político – estratégicas de las potencias europeas.

## **LA INFLUENCIA SOVIÉTICA**

Las primeras relaciones castrenses formales con la URSS se produjeron en 1953, cuando el Primer Ministro afgano Sardar Mohamed Daud Khan firmo un pacto de asistencia militar en Moscú por un equivalente a 25 millones de dólares de entonces (antes lo había intentado con EEUU, pero fue rechazado por Washington). En un período de nueve años, Afganistán cambió su fuerza blindada de 19 viejos Renault FT-17 de la Primera Guerra Mundial a 110 unidades T-34 y T-55, su Fuerza Aérea de 2 vetustos biplanos Avro a más de 100 reactores IL-28 y MiG-17, y su defensa aérea de unos pocos cañones AA a 8 baterías SAM-2. Con el material llegaron los asesores militares soviéticos a instalarse en el país, en un número que se iría incrementando cada año. A su sombra, también llegaron oficiales de inteligencia de KGB y GRU, así como maestros e instructores técnicos para ayudar en el ámbito civil, intentado consolidar la influencia soviética en el país.

En 1973 el Rey Zair Sha, muy enfermo, se trasladó a Italia para recibir tratamiento médico. Su ausencia fue aprovechada por Daud Khan para dar un golpe de estado con el respaldo de la cúpula militar, cambiando la forma de gobierno de Afganistán de monarquía a República Popular estilo Pacto de Varsovia, con el respaldo del Partido Democrático del Pueblo Afgano (PDPA). El nuevo régimen fue reconocido de inmediato por Moscú. Si bien no correspondía tildar a Daud Khan y al PDPA de comunistas en sentido estricto, el nuevo régimen convirtió a Afganistán en un aliado privilegiado de la URSS. La ayuda militar se incrementó a 60 millones de dólares, que incluyeron tanques T-55 y T-62, cazas MiG-21

y misiles SA-6. Los asesores militares treparon a 3.700, traduciéndose de inmediato en el control de unas tropas afganas que si hasta entonces se consideraron discriminadas por razones étnicas (los oficiales eran de la etnia *pasthun*, la tropa de la *tayika*), ahora lo serían por razones de afinidad ideológica. Pero el control de las ideas por el PDPA no se limitó a las Fuerzas Armadas, sino que se extendió a todos los aspectos sociales y políticos de Afganistán, desarrollándose una persecución ideológica que se expresó en “cacería de brujas”, presos políticos, asesinatos de opositores y de integrantes del régimen considerados “muy independientes”.

La nueva política generó algún malestar en el Ejército, que fue en aumento hasta el 27 de abril de 1978, cuando la 4ª División Acorazada del General Suad Tariki se dirigió a Kabul para dar un golpe de estado. El gobierno estaba al tanto y había reforzado la ciudad, pero a último momento la Fuerza Aérea se plegó a los amotinados y tras una cruenta batalla por la toma del Palacio Presidencial, que dejó unos dos mil muertos, entre ellos el Presidente Daud Khan, el gobierno pasó a manos de Tariki, devenido en Presidente de Afganistán. La victoria de las armas pretendió ocultar que todo se trató de un autogolpe del PDPA, eliminando un líder nacionalista incómodo para instalar a otro más amable con la URSS (en los hechos, la operación fue manejada por KGB desde Moscú y fueron los asesores soviéticos quienes dirigieron las líneas de penetración a Kabul). Pero si a Tariki le correspondieron los honores, el poder fue para Hafizullah Amin, jefe de la policía secreta afgana (KHAD), elegido por el Kremlin para Primer Ministro. De todas formas, al nuevo presidente lo recompensaron públicamente en la entrega de más tanques T-55 y T-62, más cazas MiG-21, helicópteros Mi-8 y Mi-24, entrenadores L-39, y más asesores militares, esta vez dirigidos por el General Aleksey Alekseevich Yepishev, Agregado Militar en Kabul.

Pero ocurrió que en este golpe de estado se sembraron las semillas de la invasión soviética al iniciarse una serie de luchas entre las etnias afganas y el Primer Ministro Amin. En los hechos, los afganos nunca habían asimilado al comunismo como una ideología aglutinante, y cada grupo conservó su religión o su idea localista por encima de los adoctrinamientos del gobierno. El intento de Amin de imponer el comunismo como único credo y el idioma ruso como segunda lengua condujo a expresiones de violencia que crecieron hasta desembocar en insurgencia abierta, con una red intrincada de informantes, logística y apoyo popular según la fracción tribal en cuestión y su territorio de origen. El conflicto civil escaló en proyección geométrica, extendiéndose a todo el territorio de Afganistán en escasas ocho semanas después del golpe.

Aunque desunidas y enfrentadas entre sí, las diferentes etnias tenían un enemigo común: el gobierno de Amin, y pronto le hicieron la guerra con eficacia. A fines de 1978 los rebeldes de la etnia Nuristaní controlaba la provincia Konarha, cuando fue enviada la 11ª División a enfrentarla; resultado: 1.500 de los 2.400 efectivos desertaron para unirse a los nuristaníes. Otra ofensiva gubernamental logró recuperar la provincia Phaktia, pero 40.000 afganos (entre ellos los combatientes rebeldes) se refugiaron en el vecino Pakistán, por lo que la victoria militar careció de sentido práctico. El presidente Tariki fue asesinado en un atentado a principios de 1979, y Amin asumió también la presidencia., estrenándola con la deserción de un regimiento completo en el intento de recuperar la ciudad Gardez, con la caída de Zabol en manos rebeldes (otros mil soldados desertaron con todo el equipo), con la derrota en la ciudad Rishkor (la guarnición se rindió y unió a los rebeldes), con la 17ª Brigada Mecanizada pasándose al otro bando con todo su material y equipo, y lo más grave: con el motín de las tropas que custodiaban la

ciudad Herat, que en marzo de 1979 se pasaron al enemigo pero antes degollaron a los 100 asesores militares soviéticos y a sus familias. Entretanto, un batallón aerotransportado soviético había tomado la Base Aérea Bagram, ubicada a 19 kilómetros de Kabul, para evitar que los helicópteros allí concentrados fueran capturados por los rebeldes

La matanza de ciudadanos soviéticos provocó ira en el Kremlin, desde donde enviaron al General Iván Pablovsky (quien comandara la invasión a Checoslovaquia en 1968) para evaluar la situación y analizar sobre el terreno la posibilidad de una invasión militar. Pese a que las tropas del gobierno comenzaron en julio de 1979 a lograr algunas victorias militares (recuperaron la provincia Phaktia y la ciudad Sayd Karam), el informe de Pablovsky de noviembre de 1979 fue contundente: el gobierno de Amin era cada día más impopular y no podría derrotar a la rebelión extendida en todo el país, afectando al Ejército y al PDPA. La conclusión fue que la URSS tenía solo dos opciones:

1) Apoyar al cada vez más odiado Hafizullah Amin con más ayuda militar hasta el inevitable fin de su derrocamiento y con él el establecimiento de un gobierno hostil en las fronteras de la URSS.

2) Invasión de Afganistán y derrotar la rebelión, salvar el régimen socialista del PDPA y restablecer una relación amigable con Moscú.

El Kremlin optó por la segunda opción.

## **LA INVASIÓN**

Las primeras tropas soviéticas de invasión fueron unidades SPETSNAZ (Speltziasnoye Naznacheyneye – Unidades de Propósitos Especiales) y DESANTNIKI (paracaidistas) aunque no deja de llamar la atención que el número de asesores militares se había elevado a 15.000 en noviembre, que la mayoría de ese incremento fueron unidades aerotransportadas completas en efectivos y

equipos, y que el Ejército Popular Afgano (DRAA), en plena guerra civil, licenciara tropas pasando de 80.000 a 45.000 efectivos cuando se inició la invasión. Los SPETSNAZ ingresaron camuflados de civiles, hablando el idioma y mezclándose con la población civil en aquellos lugares claves que deberían ser tomados de inmediato en la invasión.

En la nochebuena de 1979, las tropas soviéticas iniciaron una operación relámpago, haciéndose del control de los cuarteles de unidades blindadas y los polvorines (para sorpresa, todos los tanques habían sido convocados para “mantenimiento invernal”). La Fuerza Aérea, con mayor porcentaje de asesores soviéticos, fue controlada con facilidad. Las estaciones de radio y TV fueron ocupadas, y la central telefónica volada al presentar resistencia. Los estratégicos pasos de frontera con la URSS en Termez, Kushka - Herat y el Túnel Salang, que comunican Afganistán con la Unión Soviética en cualquier situación meteorológica, fueron puestos pronto bajo control. El aeropuerto de Kabul presentó resistencia. Los soviéticos lo necesitaban intacto para el arribo del grueso de la fuerza de invasión, ya que la pista de Bamian era chica para los grandes aparatos rusos. Nuevamente se acudió a las tropas SPETSNAZ, y para la madrugada estuvo en control militar de los invasores. Al amanecer del 25 de diciembre, los enormes AN-12, AN-22 e IL-76 de la 105ª División de Transporte Aéreo ingresaron a Kabul con el grueso de la fuerza de invasión.

A continuación, los soviéticos se dirigieron al único lugar de la capital que aún no controlaban: el Palacio de Darulaman, sede del gobierno, donde Amin se había refugiado con la guardia presidencial íntegra y un escuadrón de tanques T-34. La batalla duró varias horas, pero para el anochecer los rusos habían ganado, con la pérdida de cuarenta paracaidistas y cuatro vehículos BMP (transporte blindado de personal). Kabul y los territorios conquistados fueron puestos bajo toque de queda las 24 horas,

con orden de abatir a quien lo violase. Esta orden, y el fusilamiento de Amin al concluir el combate, convirtió en no creíble la versión de prensa liberada por Moscú indicando que habían entrado en Afganistán “invitados por el gobierno” para ayudar a sostenerlo.

La invasión terrestre continuó el 27 de diciembre. Por el Norte las Divisiones 201° y 360° de Infantería Motorizada (MRD) penetraron a Afganistán ocupando la ciudad de Mazar-i-Shariff, y por la tarde el Túnel Salang, asegurando así el control de la carretera a Kabul. Al mismo tiempo, las MRD 60° y 256° penetraron más al Oeste por el paso Herat, dominando la ciudad homónima en la mañana, y continuando su camino capturaron la ciudad de Shindand al atardecer, donde se detuvieron a descansar. Su objetivo de los días siguientes sería Kandahar, la capital religiosa y la ciudad más importante del Sur de Afganistán. Su posesión, que se concretó recién el día 30 de diciembre con el apoyo de elementos de las Divisiones Aeroportadas (VDV) 103°, 105° y 106°, aseguró todo el sur del país a los soviéticos, y en particular les dio el control sobre los puntos estratégicos de la frontera con Pakistán, en particular el paso Buldak - Chaman. Entretanto, desde el 28 de diciembre gobernaba Babrak Karmal como nuevo presidente de Afganistán, nombrado desde Moscú.

Pero el control soviético de Afganistán no fue completo. La 8ª División de Infantería del Ejército Popular Afgano se mantuvo leal al gobierno derrocado en la provincia Phaktia, donde las fuerzas terrestres de los invasores fueron rechazadas en dos intentos de penetración. Sometida a un fuerte ataque aéreo, y ante el hecho de la muerte de Amin y su régimen, el 8 de enero la División se disolvió y desvaneció con su equipamiento liviano en el terreno montañoso. Phaktia sería de ahí en más un foco de guerra de guerrillas que nunca pudo ser dominado por los ocupantes del país.

En tan solo quince días la URSS había completado la invasión y tomado el control

de Afganistán, a un costo de 86 muertos, 193 heridos, 4 tanques T-64, 11 transportes BMP y un avión AN-22. EEUU, aún con el estigma de Vietnam encima, y gobernado por la ineptitud de James Carter, fue incapaz de dar una respuesta oportuna para detener la invasión u obligar a la retirada soviética. Ni siquiera fue capaz de liderar la comunidad internacional para una demostración fuerte de repudio y compromiso futuro a la retirada de los invasores. Las únicas tibias medidas adoptadas fueron:

1) el embargo a las compras de cereales en Estados Unidos, una decisión desastrosa desde todo punto de vista, pues empujó a la URSS a comprarlos en Argentina a un precio más bajo, y pagándolos con bienes soviéticos en lugar de dólares (algo muy escaso en el Kremlin); y

2) 2) anunciar que EEUU no concurriría a los Juegos Olímpicos de Moscú 1980, medida que no tuvo ningún tipo de consecuencia política, económica o social. (1984 la Unión Soviética no concurrió a los Juegos Olímpicos de Los Ángeles por reciprocidad).

Para la URSS esas primeras semanas de 1980 fueron especialmente gratas. Se habían probado con éxito hombres, armas y tácticas que quizá fueran de utilidad para una operación a mayor escala en Europa Occidental. Además, la experiencia afgana permitiría fogear más tropas, y así generar un cuerpo de Tenientes y Sargentos con experiencia de combate, algo muy necesario para una posible expansión futura del Ejército de la URSS. Pero la satisfacción por la rápida victoria militar no le permitió a los estrategas soviéticos distinguir la diferencia entre dos realidades distintas: “invadir un país” y “controlar un país”.

Haciendo una comparación analógica con la guerra de Vietnam, siempre se dijo que EEUU empleó las tácticas correctas en el campo de batalla, pero que careció de una estrategia para el conflicto. En Afganistán, la URSS careció de ambas; las tácticas fueron las equivocadas

y no existió una estrategia coherente.

Completada la invasión, los objetivos estratégicos soviéticos fueron:

- Construir asentamientos y bases (hasta 426) para las tropas soviéticas a lo largo del país, para asegurarse el control de todo el territorio.

- Establecer guarniciones en puntos clave (ciudades, aeropuertos, centros logísticos, nudos de comunicación, etc.).

- Sacar al Ejército Popular Afgano (DRAA) de sus guarniciones y largarlo al campo a combatir los rebeldes, con apoyo y presencia de personal soviético.

- Evitar el contacto con la población civil, excepto a efectos de propaganda, dejando al DRAA todas las demás tareas.

- Lograr el sometimiento de las poblaciones locales al nuevo régimen comunista, y si esto no fuera posible, al menos obtener una sumisión pasiva, del estilo de la obtenida en los países de Europa Oriental.

- Una vez conseguido el punto anterior y derrotada la rebelión por las armas, proceder a una retirada parcial de las tropas.

Pero el Ejército de la URSS ocupó Afganistán siguiendo las tácticas aprendidas para enfrentar un enemigo convencional (la OTAN en las planicies de Alemania) basándose en el empleo masivo de blindados con aviación y artillería de apoyo cercano contra una posición que tendría que defender un territorio nacional metro a metro, y no contra una guerrilla elusiva sin interés en controlar el terreno (montañoso en un 90%), que no se prestará a una batalla decisiva, y que tiene sus bases de retaguardia en Pakistán. Esto sin entrar a considerar que el combatiente afgano no tiene ninguna similitud con los europeos que los soviéticos controlan desde 1945.

Para complementar el cuadro, cuando en el Kremlin consideraron que la ocupación había sido alcanzada con éxito, las tropas de elite (DESANTNIKI y SPETSNAZ) fueron reemplazadas por Divisiones regulares del

Ejército Soviético, constituidas mayormente con unidades provenientes de repúblicas euroasiáticas de la URSS, tradicionalmente las más apáticas a la autoridad de Moscú.

## **EL EJÉRCITO DE LA OCUPACIÓN**

El conjunto de unidades que la URSS desplegó en Afganistán recibió el nombre de 40° Ejército, también conocido como Contingente Limitado de Tropas Soviéticas en Afganistán (CLTSA). Su número de efectivos fue limitado a 90.000 hombres, aunque fue después ampliado hasta 150.000 en el momento de la máxima expansión sobre el terreno, para tratar de controlar un país de 635.000 km<sup>2</sup>, montañoso en su gran parte, con 15 millones de habitantes, y desconocido por los mandos y las tropas. Si bien el comandante en escena requirió su aumento en varias oportunidades, esto no fue autorizado por el poder político, basándose en:

- Un incremento del número de efectivos revelaría la calidad de Ejército de Ocupación, acentuando el rechazo en el mundo a las operaciones en Afganistán, y quizá provocando una intervención de Occidente.

- El temor a una progresión geométrica de las bajas.

- Los problemas logísticos para abastecer adecuadamente a una fuerza mayor.

- La inevitabilidad de tener que desgarnecer otros sectores trascendentales, como Europa Oriental o las fronteras con China.

Pero el 40° Ejército también tuvo otras limitaciones. Una de ellas fue el equipamiento. El material llevado era el estándar del Pacto de Varsovia, válido para una guerra convencional contra un ejército regular, no para una guerra de guerrillas en terreno montañoso. En el STAVKA (Estado Mayor Soviético) influía más la posibilidad de entrenar tropas en técnicas de guerra con uso masivo del arma blindada, pensadas para el teatro europeo, que la adopción de tácticas más imaginativas

que impusieran la operación autónoma de muchas unidades pequeñas.

Otra limitación estuvo en la negociación a ofrecer alternativas sociales y políticas a la futura salida del conflicto. La obstinación en imponer al comunismo como paradigma y dogma único, y al ruso como segunda lengua oficial, logró el rechazo frontal de los afganos, un pueblo reconocido por ser conservador y xenófobo

También se limitó el apoyo interno. La guerra fue un secreto para el pueblo de la URSS, quien igualmente conocía su existencia. La desinformación orientó la propaganda a mostrar al soldado soviético cumpliendo una misión humanitaria en un ambiente de colaboración por parte de los afganos. Pero el número de ataúdes que llegaban día a día, y los comentarios de los heridos de guerra, no pudieron ser ocultados por mucho tiempo, y el pueblo comenzó a indignarse con la propaganda oficial.

Una limitación notoria fue en sanidad. Las tropas partieron de la URSS sin estar preparadas para las epidemias endémicas del país a ocupar, siendo fáciles víctimas de tifus, malaria, disentería, cólera, difteria, meningitis y sobre todo hepatitis, enfermedades que afectaron a 415.932 militares de los 625.000 que sirvieron en Afganistán durante los diez años de la ocupación. La mayor parte de las enfermedades fueron leves, pero implicaron un promedio de diez días de internación. Dicho de otra manera, entre 1979 y 1989 un 34% del 40° Ejército estuvo en baja transitoria por enfermedades infectocontagiosas.

La más importante de las limitaciones fue la moral. La mayor parte de los hombres involucrados en la campaña fueron promedialmente muy jóvenes, tanto los Soldados como los Subtenientes, sin la preparación adecuada para lo que habrían de enfrentar. Los Suboficiales y los Jefes destinados al 40° Ejército fueron enviados como castigo por diferentes problemas en el servicio regular. Como resultado, primó la

carencia de una conducción adecuada, y a su sombra el desánimo y la corrupción afectaron al CLTSA, a tal punto que 2.540 Jefes, Oficiales y Suboficiales fueron procesados por la justicia por delitos cometidos durante la campaña, y unos 3.000 soldados conocieron la cárcel en la posguerra.

Sin embargo, las unidades de fuerzas especiales (SPETZNAZ), las de asalto aéreo (DESANTNIKI) y los batallones de montaña no sufrieron de las limitaciones antes mencionadas, y fue de entre ellas que surgieron las ideas y la conducción de las operaciones exitosas, tanto las de tipo convencional como las dirigidas a la población civil (bombardeo de ciudades, arrasamiento de pueblos, quema de cosechas y depósitos de alimentos, envenenamiento de aguas y uso de armas NBQ).

Las fuerzas de tierra se complementaron con un poderoso brazo aéreo. La prima donna fue el helicóptero de ataque Mi-24 Hind, o “carroza del diablo” como lo bautizaron los combatientes afganos. Su blindaje soportaba el fuego ligero desde tierra (el único que poseían los rebeldes afganos). mientras que su variada artillería le permitía abatir las amenazas; su velocidad lo facultaba para acudir con rapidez al lugar de combate; y la capacidad de transportar un pelotón de infantería le permitía colocar y evacuar tropas en el lugar y momento oportuno.

También, el 40° Ejército contó con grandes números de MiG-21, el que no dio resultados porque básicamente era un arma diseñada para el combate aire-aire, y en Afganistán no encontró enemigo acorde a sus prestaciones. Después de un año fue remplazado por el MiG-23, que obtuvo algunos mejores resultados, pero tampoco era la respuesta adecuada para una guerra de guerrillas. Finalmente, con la introducción del SU-25 Frogfoot a finales de 1982, el 40° Ejército encontró un compañero adecuado para operar con el Hind. La combinación de estos dos vectores aéreos resultó vital para las operaciones defensivas

de los soviéticos y letal para los mujaidines.

Complementariamente, se utilizaron bombarderos TU-16, TU-22, TU-26 y SU-24 para operaciones de bombardeo alfombra, y MiG-23 y SU-25 para bombardeos puntuales.

## **CRONOGRAMA DE LA CAMPAÑA**

1. La resistencia afgana fue evidente desde el primer día de año, cuando en Kandahar hacen aparición un tipo nuevo de combatiente: el Mujaidín (en afgano: “hombre que combate por una causa justa”). También apareció el líder militar de esos guerreros: Amahd Sha Massoud, un joven carismático de 24 años, estudiante de religión e hijo de un clérigo asesinado por tropas soviéticas en el segundo día de la invasión.

El 1 de enero 300 mujaidines atacaron el aeropuerto de Kabul, y si bien casi todos ellos murieron, 240 soldados soviéticos fueron baja, 30 de ellos horriblemente mutilados a cuchillo. Entre el 21 de febrero y el 10 de marzo estallaron revueltas barriales masivas en Kabul y Shindand, y al grito de “Allah Akbar” (Alá es grande) grupos de pobladores atacaron a tropas soviéticas con cócteles molotov, piedras y armas de fuego. Tras semanas de combates callejeros, los invasores recuperaron el control, los muertos afganos fueron más de 2.000.

Entretanto, en el campo, mediante fuego de morteros y cohetes las guerrillas hacían difícil el abastecimiento de los 426 puestos soviéticos avanzados,. Este acoso obligó a una ofensiva antiguerrillera en el valle de Konar-e-khas (Kunar), la que se hizo al mejor estilo convencional por parte de la 201ª División MRD. Como los mujaidines evitaron el combate, la campaña ni tuvo mayor resonancia, excepto lograr la disminución de la actividad guerrillera por un tiempo. Pero a fines de mayo se produjo una enorme derrota táctica en el desfiladero de Irgún, acceso al valle de Phaktia. Un Batallón Mecanizado fue enviado en refuerzo de las tropas que

combatían en esa provincia. Usando cohetes y trampas explosivas, los mujaidines destruyeron al primer y al último carro del convoy, inmovilizando tanto el avance como el retroceso. Después, desde las alturas atacaron los blindados con armas incendiarias, obligando a los soldados a abandonarlos. Tropas jóvenes e inexpertas, fueron pronto presa de francotiradores, y aquellos que lograron escapar fueron encontrados y degollados. Terminada la matanza, los mujaidines trajeron algunos periodistas occidentales para dar fe de la victoria, y se esfumaron en el terreno una vez más. Las imágenes de un batallón blindado enteramente destruido dieron la vuelta al mundo mostrando por primera vez la resistencia afgana al mundo. Los soviéticos recuperaron unos 600 muertos de Irgún.

La respuesta de los invasores fueron operaciones de barrido en Irgún, Ghazni y Phasjir, entre mayo y octubre, sin resultados importantes. Solo lograron unas pocas bajas rebeldes y el descenso transitorio de la actividad guerrillera. Entretanto, los mujaidines se escondían en sus túneles, de los que solo salían de tanto en tanto para hostigar alguna columna, provocas unas bajas, o incendiar algún vehículo. A fines de octubre los soviéticos lanzaron operaciones masivas de barrido en Kunar, Phansjir y Lowghar, acciones que se prolongaron hasta avanzado diciembre, con resultados tan pobres como en las barridas anteriores. Cuando el año concluyó, las bajas soviéticas se contaron en 1.484 muertos y 3.813 heridos.

**1981** En enero los mujaidines atacaron los sistemas de transmisión de energía eléctrica de Kabul y Kandahar, privando a ambas ciudades de luz durante ocho y seis semanas respectivamente. Lo mismo hicieron sobre otros centros poblados menores defendidas por el DRAA. Pasado lo más crudo del invierno, los soviéticos iniciaron la contraofensiva con una operación limpieza en los alrededores de Kabul, acción que pudo

haber terminado en un desastre cuando las tropas fueron conducidas hacia una emboscada, de la que las salvó la intervención aérea abriendo un paso en el cerco que les permitió escapar. Una acción similar de barrido se inició en Kandahar, que no arrojó resultados porque los rebeldes afganos no acudieron al combate. Entre abril y agosto, el 40º Ejército condujo una ofensiva mayor en el valle de Panshir, que tampoco dio éxitos significativos, porque el oponente simplemente se esfumó. Pero en la garganta de Marmoul un batallón completo del DRAA fue emboscado y casi aniquilado por los mujaidines. Entretanto, entre julio y setiembre las MRD 108º y 5º operando sobre los valles de Saraby y Farah lograron abatir a más de mil rebeldes y consiguieron en cese de la actividad guerrillera en las zonas. Alarmado por la cantidad de bajas, el Ministro de Defensa de la URSS, Mariscal Sokolov, visitó el teatro de operaciones, concluyendo que la situación solo podría revertirse con un cambio radical de las tácticas en el terreno y con el empleo masivo del poder aéreo.. Cuando finalizó el año, los soviéticos contabilizaron 1.298 muertos y 3.898 heridos.

**1982** El invierno transcurrió en relativa calma; hubo tan solo unas pocas escaramuzas de poca importancia. El receso fue empleado por el CLTSA y el DRAA en preparar una ofensiva mayor, denominada Operación Panshir V, destinada a recuperar definitivamente el valle homónimo y de destruir las fuerzas mayores de Massoud, que controlaban el terreno entre la Base Aérea Baghran, el Túnel Salang y Kabul. Las acciones comenzarían en abril con un bombardeo alfombra para allanar el camino, seguido de un bombardero selectivo sobre objetivos puntuales que sobrevivieran al primero, y como remate una barrera de artillería para terminar de liquidar cualquier posibilidad de vida remanente. Después, unidades de infantería ingresarían para tomar posesión del terreno. Unos 15.000 soldados afganos y

soviéticos tomarían parte en la acción. El plan era bueno, pero Amahd Sha Massoud conoció hasta el más ínfimo detalle y en consecuencia dispersó sus fuerzas al abrigo de una miríada de cuevas, túneles y refugios, donde resistieron intactos los bombardeos y la ofensiva artillera. Cuando los infantes avanzaron sobre el terreno, los mujaidines los estaban esperando y los cazaron como a patos. La oportuna intervención de tropas DESANTNIKI logró destrabar el combate y permitir una retirada ordenada, para después reiniciar la ofensiva artillera. Pero los combates cesaron el 13 de junio, por la desaparición de los rebeldes afganos, situación aprovechada también por los soviéticos para reagruparse en retaguardia y analizar la derrota. Habían perdido 35 helicópteros, 51 vehículos blindados y sufrido unas 600 bajas, pero del enemigo se hallaron solo 200 mujaidines muertos. Las víctimas civiles sumaron 1.200. Otras ofensivas del mismo tipo se lanzaron en Paghman y Laghwan, y se repitió la operación Panshir en noviembre; esta vez las acciones fueron coronadas con el éxito. Se recuperó el terreno y no se volvió a registrar acción guerrillera en esas zonas por el resto del año. Sin embargo, en diciembre la guerrilla volvió a dejar a Kabul sin suministro eléctrico, mientras que un atentado explosivo en el Túnel Salang acabó con la vida de 699 soldados rusos y dejó más de mil heridos. Así, en diciembre se llegó a 1.308 soviéticos muertos y 6.024 heridos.

**1983** El año se inició con calma para la URSS. Los mujaidines terminaron el anterior con muchas pérdidas, y Massoud reconoció la necesidad de replegarse para reagrupar las fuerzas. Entretanto, con el empleo de pequeñas unidades denominadas "BRONNEGRUPPA" (5 o 6 BMP y un T-62 apoyadas desde el aire por una dupla Mi-24 – SU-25), cosecharon nuevos éxitos en operaciones de barrido en Phaktia, Ghazni, Karokh y Somalí, operaciones que se vieron coronadas con la derrota de los rebeldes que cercaban Herat y la recuperación total de la

ciudad. Pero no todo fue fracaso para los mujaidines, ya que capturaron las ciudades de Jadjí y Khowst en agosto y setiembre, y afianzaron el cerco alrededor de Orgún en noviembre (las tres localidades estaban bajo control de DRAA). Aunque la situación militar fue un poco más favorable a los soviéticos, terminaron el año con 1.446 muertos y 4.216 heridos.

**1984** Este sería el año más duro de la guerra para ambas partes. Finalizado el invierno, los soviéticos lanzaron en abril la Operación Panshir VII con la MRD 108° reforzada, pero Massoud, ahora apodado “el León de Panshir”, ya había reorganizado sus fuerzas y tras volver a volar el Túnel Salang para cortar una línea de logística de los invasores, mantuvo un mes de combates de desgaste antes de desaparecer nuevamente. Volvió en junio para repetir la historia: un mes de hostigamiento y esfumarse. El verano vio repetir esta situación de combates y retiradas en Herat, Kandahar y Lowghar. Además, los rebeldes pusieron sitio a Phaktia en agosto, y no fue hasta octubre que la MRD 70° y la 345° VDV (Paracaidista) lograron romper el cerco por tierra y aire. Massoud volvió a hostigar Kabul en junio dejando la ciudad otra vez sin electricidad, respondiendo los soviéticos con la Operación Panshir VIII, que fracasó estrepitosamente como las anteriores, y desnudando esta vez graves falencias de coordinación entre la infantería, la artillería y el brazo aéreo, que obligaron a detener las operaciones para revisar los procedimientos aeroterrestres por la gran cantidad de bajas propias infringidas. En octubre se repitió el resultado en una operación similar en Herat, pero en diciembre la fortuna sonreiría por fin a los soviéticos cuando la 345° VDV y la 60° MRD lograron limpiar el valle de Kunar de rebeldes, operación que no se suspendió por el invierno, prolongándose hasta avanzado febrero. Al término del año los soviéticos registraron 2.343 muertos y 7.786 heridos.

**1985** Enero fue de escasa actividad

bélica, aunque la presión sobre las fuentes energéticas de Kabul nunca cesó. El DRAA sufrió en febrero dos humillantes derrotas en Barikowt (perdió la ciudad) y Túnel Salang (bloqueado hasta fines de marzo), pero en mayo-junio el 40° Ejército se tomó revancha recuperando ambos objetivos y limpiando el área de rebeldes. Igual resultado tuvieron en Herat, y además tropas SPETZNAZ lograron desarticular el tren logístico de los mujaidines en esa provincia, neutralizando totalmente el accionar rebelde hasta la primavera siguiente. En el valle de Helmand se repitió la operación y con igual éxito. Pero Massoud seguía sin aparecer, y parecía invencible en Panshir, desde donde recobró la ciudad de Pechgur, muchos de los movimientos del enemigo. Desarrollaron tácticas propias con abundante uso de los explosivos anticarro y antipersonal en puntos de pasaje obligado por el enemigo. Los grupos pequeños mantuvieron una movilidad alta, y por el conocimiento profundo del terreno pudieron ocultarse, aferrarse al combate, eludirlo, interrumpirlo y escapar, a su total y libre albedrío. Puede asegurarse sin margen de error que ese conocimiento y uso del terreno, junto a una moral bélica inquebrantable, fueron los principales responsables de la victoria final.

Pero la estructura militar mujaidín no fue perfecta. Hasta la formación de la Alianza, las rivalidades tribales hicieron que grupos étnicos diferentes se exterminaran entre sí en lugar de combatir al enemigo común, además de impedir todo tipo de acción coordinada. Las comunicaciones tácticas fueron mayormente inexistentes, y el armamento inicial era anticuado; después mejoró con las armas capturadas a los enemigos abatidos, pero con limitaciones grandes de abastecimiento de munición hasta 1986. La asistencia sanitaria fue inexistente. La única posibilidad de sobrevivir para un mujaidín herido de mediana entidad era su evacuación hacia Pakistán, donde obtendría atención hospitalaria, pero eso rara vez era posible. Por

tanto, muy a menudo los heridos intermedios eran abandonados y los graves rematados. Sin embargo, el factor religioso los llevó a superar ese trauma.

### 1988: LA RETIRADA

En 1988, el 40° Ejército interrumpió sus actividades de ocupación, y a partir del fin del invierno su objetivo fue la limpieza de las líneas de comunicación terrestre con la URSS, para asegurarse una retirada segura. En la llamada “Operación Sendero Seguro” se seleccionaron los caminos más accesibles, donde fuera más difícil montar una emboscada, y en ellos se limpiaron los lindes de las carreteras de toda presencia de minas, mientras que los roquedales, bosques y recodos que pudieran brindar alguna ocultación fueron volados.

La evacuación de los efectivos comenzó en marzo, con la retirada de las tropas de Irgum y con el inicio de una operación terrestre de aseguramiento de la ruta Ghazni – Kandahar, para ir retirando a las guarniciones del 40° Ejército hacia el norte. A medida que abandonaban un lugar, los soviéticos lo entregaban al DRAA.

El 14 de abril de 1988 se firmaron los Acuerdos de Ginebra que pusieron fin a la guerra, y en consecuencia la retirada se formalizó en un cronograma de repliegue. En mayo la 66° MRB fue retirada de Khalalabad y asignada a la protección de los frentes de evacuación. Al mes siguiente los soviéticos abandonaron las guarniciones de Barikowt, Ali-Khell, Chowri, Chamkani y Kalat, convergiendo las tropas sobre Baghlan, y de allí a Qonduz y finalmente Termez, sede del Cuartel General del 40° Ejército, sobre la frontera de la URSS. Entre junio y setiembre todas las VDV (aerotransportadas) fueron evacuadas desde Kabul y Bamian. Para noviembre, el 60% del CLTSA ya había vuelto a casa. No fue un repliegue sin incidentes, y a fin de año las bajas alcanzaron 759 muertos y 3.663 heridos.

Las últimas tropas soviéticas atravesaron el paso de Termez el 15 de febrero de 1989. El General Boris Gromov, Comandante del 40° Ejército, fue el último en cruzar el puente, y lo hizo a pie, tras despedirse en la cabecera afgana del presidente Najibullah y recibir un ramo de flores rojas que le entregó una niña. Los últimos cuarenta y seis días de la ocupación dejaron 53 muertos y 144 heridos.

La retirada soviética dejó al DRAA, una fuerza desmoralizada, diezmada por las desertiones, mal equipada y peor organizada, enfrentada a una guerrilla de moral alta, equipamiento moderno y hambre de poder. Aun así, fue capaz de derrotar una ofensiva rebelde y reconquistar la ciudad de Khanabad, tomada por los mujaidines durante el repliegue ruso, y desbaratar un intento de golpe de estado en 1990. Pero en 1992 no pudo soportar más ofensivas rebeldes; cayó Kabul y el régimen del PDPA fue derrocado. Con la derrota final, lo poco que quedó del DRAA fue disuelto. Sus bajas durante los diez años de la campaña fueron evaluadas por fuentes occidentales en alrededor de 100.000 muertos y heridos.

Las bajas de los grupos de resistencia son difíciles de cuantificar, aunque la CIA estadounidense las ubica en el orden de 35.000. Las pérdidas civiles, sin considerar a que bando pertenecieron, y con cual de los beligerantes simpatizaron, se estimaron en alrededor de 1:500.000, una cifra que dice a las claras quienes fueron los verdaderos perdedores de esta guerra.

Amahd Sha Massoud, el León de Panshir, líder de la Alianza Islámica de Afganistán, asumió el gobierno provisional apoyado por sus mujaidines, los que conformaban el grupo más numeroso y de mayor prestigio en la resistencia. Sin embargo, volvieron a surgir las diferencias irreconciliables y los conflictos de intereses de las etnias, deflagrando pronto una violenta pelea entre las tribus en la cual Massoud encontró la muerte, y de la que emergió triunfante el movimiento talibán. Haber derrotado al Ejército Rojo, uno de los dos más

poderosos del mundo, no condujo al sentido de unidad de los líderes afganos, ni trajo la paz a Afganistán. Pero eso es otra historia.

## **EPÍLOGO**

El costo humano soviético de la campaña en Afganistán es algo que también está en dudas. Según los mujaidines, el 40º Ejército sumó 65.000 muertos en los diez años de ocupación. La CIA estadounidense baja esa cifra a una franja de 27.000 a 30.000 hombres, mientras que el informe oficial de la URSS indicó que murieron 9.511 efectivos en acciones de combate, 2.386 por heridas de combate, 1.739 en accidentes y suicidios, y 817 por enfermedades infecto contagiosas; un total de 14.453 muertos.

Pero además. Moscú reconoce que de los 625.000 efectivos que participaron de la campaña en Afganistán 53.753 fueron heridos, hasta 415.932 hombres enfermaron de diversas dolencias, hubo 287 desaparecidos, y 18 desertores (11 a EEUU, 4 a Canadá, 2 a Suiza y 1 a Alemania). De los muertos, 13.833 pertenecían al Ejército (incluyendo componente aéreo), 572 a KGB, 28 al Ministerio del Interior y 20 fueron funcionarios civiles. Además, los soviéticos reconocieron haber perdido 118 aviones, 333 helicópteros, 147 tanques, 1.314 transportes blindados de personal, 433 piezas de artillería, 1.238 equipos de comunicaciones, 510 vehículos especiales de ingenieros y 11.369 camiones y vehículos ligeros.

La invasión a Afganistán no le dejó ninguna ganancia a la Unión Soviética. La economía del país fue inoperante durante toda la ocupación, y desde Moscú se tuvo que sostener no solo a las tropas propias sino también al DRAA y al gobierno. Fuera de la posición estratégica, que la acercaba a una de las más importantes fuentes energética de Occidente (la cuenca petrolera del Golfo Pérsico), Afganistán no significaba el acceso a materiales o recursos estratégicos que la URSS no tuviera en su territorio. Si bien se insinuaba una futura escasez de petróleo, Siberia contaba (y cuenta) con la mayor

reserva mundial de gas natural, por lo que la necesidad de acceder a los hidrocarburos del Pérsico para paliar una eventual crisis energética no constituía una excusa razonable.

Desde el punto de vista político, se ganó como enemigo a un pueblo que antes de la invasión tenía cierto grado de simpatía por los soviéticos y de animadversión hacia Occidente, derivada más del pasado colonial que de las realidades políticas recientes, pero que de todas formas derivaban hacia un rechazo de lo occidental. Por ello, no están nada claras las razones que llevaron a invadir y ocupar Afganistán, porque las dificultades causadas por el régimen de Afizullah Amin se podrían haber solucionado con otros instrumentos racionales de la política, antes de llegar a la herramienta “ultima ratio” (el uso de la fuerza). Los hacedores de la política soviética de entonces sabrán las razones reales y concretas de la decisión, aunque se cuidaron bien de no revelarlas.

Dos años después de la retirada del Ejército Rojo de Afganistán, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas dejó de existir como una entidad política de la arena mundial. El ensayo fallido de la Comunidad de Estados Independientes de Mikhail Gorbachov no pudo devolverle a Moscú su anterior peso político en la región, y recién con la confirmación de la Federación Rusa es que se puede comenzar a pensar en un reordenamiento de áreas de influencia. Pero esa también es otra historia.

## **REFERENCIAS**

- BENZ, Wolfgang & GRAML, Hermann; “Problemas mundiales entre los dos bloques de poder”, Historia Universal Siglo XXI, Volumen 36, 15ª Edición, Editorial Siglo XXI, Madrid, 1999.
- KINDER, Herman & HILGEMANN, Werner; “The Anchor Atlas of the World History”, Vol. I & II, Editorial Doubleday, New York, 1974.
- RODRÍGUEZ JIMÉNEZ, Antonio; “El oso herido (La experiencia militar soviética en Afganistán)”, Revista War Heat Internacional, 2002
- CHERÉMUJIN, Konstantin & PÉRECHNEZ, Yevgeny; “Estudio científico popular de la campaña en Afganistán”, Editorial Morózov, Moscú, 1995.
- BIANCO, Lucien; “Asia Contempo

# EL VELERO ESCUELA CAPITÁN MIRANDA COMO HERRAMIENTA DE MARKETING NO TRADICIONAL

Por el Capitán de Navío (CG) Hugo de Barros



*El Capitán de Navío (CG) Hugo de Barros nació en Montevideo, el 7 de setiembre de 1957.*

*Ingresó a la Escuela Naval en 1975 egresando en 1978. Prestó servicios en el Destructor “Artigas”, Guardacostas “Salto”, Comando Local de Control Operativo, Velero Escuela “Capitán Miranda”, Escuela Naval, Buque de Apoyo Antártico “Pedro Campbell”. Jefe de Estado Mayor de la División Servicios de las*

*Fuerzas de Mar, Ayudante del Comandante de la Flota, Comandante del Balizador “Sirius”, Sub Director de la Escuela de Especialidades de la Armada y Director de Secretaría del Comando General de la Armada. Ascendió a su actual Jerarquía el 1º de febrero de 2002 y desde entonces se desempeñó como Comandante de División Patrulla de las Fuerzas de Mar siendo actualmente el Comandante de nuestro Velero Escuela.*

*Ha realizado en el ámbito de la Armada diversos cursos. Como así también la Maestría en Administración de Empresas en la Universidad ORT, especializándose en Marketing. Se diplomó como Asesor en Defensa en el Instituto Jurídico de Defensa dependiente del Ministerio de Defensa Nacional.*

*Es docente en la asignatura Gestión de Recursos Humanos en el Curso de Perfeccionamiento para Oficiales Subalternos e integra la Cátedra de Administración de Personal del Curso de Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval y en el Instituto Universitario de Punta del Este donde se desempeña como profesor titular de los cursos de Dirección Estratégica y de Fundamentos de la Gestión Empresarial.*

## Introducción

El Marketing, en los últimos años ha tenido un desarrollo muy importante, no sólo en cuanto a su aplicación, cada vez más frecuente, sino también en cuanto a su diversificación.

En efecto, la aparición de nuevas especia-

lizaciones y conceptos hoy determina una disciplina tan amplia como la propia imaginación y creatividad del hombre.

Sin embargo los conceptos denominados tradicionales, no han perdido su vigencia, por el contrario, continúan siendo, en buena medida, la base de desarrollo y discusión de nuevos enfoques y propuestas los que, en defi-

nitiva, los reorientan o enriquecen sin descalificarlos

En cualquier caso, parecería más adecuado a la hora de identificar aspectos tradicionales y no tradicionales del marketing, plantearlo en términos de herramientas para darle, asimismo, un marco de mayor tangibilidad a la discusión.

En este sentido, creemos que el Velero Escuela “Capitán Miranda” es y será, cada vez más, una herramienta de marketing no tradicional muy poderosa para promover a través del mundo nuestro principal y exclusivo producto: “El Uruguay”.

### ¿Qué es el marketing?

Para Philip Kotler (1), el Marketing, es el *proceso social y administrativo mediante el cual las personas y los grupos obtienen aquello que necesitan y quieren, creando productos y valores e intercambiándolos con terceros.*

De esta definición se desprende que, en esencia, el marketing, es un proceso que abarca básicamente dos dimensiones: la satisfacción de necesidades y el intercambio con beneficio.

Para intervenir exitosamente en este proceso, las empresas, elaboran una mezcla mercadotécnica, que está integrada por una serie de instrumentos tácticos controlables que le permiten producir la respuesta deseada en el mercado meta.

Estos instrumentos que integran la mezcla mercadotécnica se conocen como las **cuatro P** las que, resumen en cuatro variables, las múltiples posibilidades que tiene una empresa para influir en la demanda de un producto.

Estas variables son:

**Producto:** Es todo aquello que se pueda ofrecer en el mercado para su atención, adquisición, uso o consumo y que puede satisfacer una necesidad o anhelo. Incluye objetos materiales, servicios, personas, lugares, organizaciones e ideas.

**Precio:** Es el monto de dinero cobrado por un producto o servicio o la suma de valores que los consumidores intercambian por los beneficios de tener o usar el producto o servicio.

**Posición:** Son las actividades de la empresa que permiten poner el producto o servicio al alcance o disposición de los consumidores meta.

**Promoción:** Corresponde a aquellas actividades que comunican los méritos del producto o servicio y que convencen a los clientes de comprarlo.

### Nuestros productos turísticos

Pensemos ahora, por ejemplo, en los atractivos turísticos de nuestro país como un producto, o mejor dicho, como diversos productos, ya que, en realidad, se dispone de un conjunto de ellos que pueden satisfacer diferentes necesidades o anhelos de los consumidores.

Asimismo, la marca “**Uruguay Natural**” se ha venido posicionando exitosamente, tanto en nuestro país como en la región y, en consecuencia, los cinco productos que el Ministerio de Turismo promueve (*playa y sol, turismo termal, turismo rural y ecológico, turismo de eventos y convenciones y turismo histórico-cultural*) se identifican con ella.

A su vez, cada uno de los **productos** y subproductos o derivados que nuestra marca

---

(1) Philip Kotler es profesor y catedrático de mercadotecnia internacional en la Universidad de Northwestern. Cuenta con grado de maestría y doctorado en economía. Ha escrito varios libros, entre ellos, el texto de mercadotecnia más utilizado en las escuelas superiores de negocios y administración, así como también decenas de artículos para revistas de primer nivel. Por su actividad académica y profesional ha recibido numerosos premios y distinciones.

ofrece tiene su **precio**, los que por cierto, hoy día por diversas causas que escapan a este análisis, resultan sumamente competitivos tanto en la región como fuera de ella.

Continuando con el enfoque de las cuatro **P** de Kotler, estos productos cuentan con una **posición** la que, aunque limitada, se verifica a través de las ofertas que distintas agencias ponen al alcance de algunos mercados.

Pero, ¿qué sucede con la **promoción**? Tanto el Ministerio de Turismo, así como las Intendencias y algunas Asociaciones que nuclean distintos sectores de la Industria Turística, han realizado y vienen realizando, ingentes esfuerzos para promover a nuestro país y sus atractivos en el exterior.

En efecto, luego de la crisis que el país debió afrontar en el año 2002, se generó una sinergia muy particular la que, sin dudas, logró recuperar los mercados tradicionales, pero también, se proyectó hacia otros más lejanos como fue el caso de Chile y, por cierto, con resultados altamente satisfactorios en la última temporada que deben, sin lugar a dudas, animar a quienes la impulsaron a continuar por ese camino.

Sin pretender, descubrir la pólvora, creemos firmemente que, al menos en este rubro, el mercado meta del Uruguay debe ser el mundo y que, de manera selectiva, acorde a nuestra idiosincrasia, paso a paso, pero con firmeza debemos lanzarnos a su conquista.

Los recursos financieros y materiales para implementar campañas de promoción en mercados extraregionales, seguramente son y lo serán por lo menos a corto y mediano plazo escasos, pero afortunadamente, lo que no es escaso, es nuestro ingenio, que continúa siendo uno de los atributos más importantes de nuestra sociedad, y que debemos explotar de forma racional y eficiente.

### **El Capitán Miranda promoviendo el turismo**

El Capitán Miranda ha realizado, durante sus veintitrés viajes de instrucción, una muy

importante labor en términos de promoción turística. Efectivamente, aquellos que hemos tenido la oportunidad de realizar algunos de esos viajes, tenemos la certeza de que muchos extranjeros han visitado el Uruguay, como consecuencia de haber tomado contacto con el buque o alguno de sus tripulantes, pero desafortunadamente, no podemos establecer cuantos. De hecho, en lo personal conocemos algunos casos, porque se estableció algún tipo de vínculo directo pero muchos otros, probablemente la mayoría, no tenemos la posibilidad de contabilizarlos.

Esta promoción, se verifica a través de la labor que desarrolla la tripulación en cada puerto en el que el buque recalca, aprovechando no sólo las oportunidades que las actividades protocolares ofrecen sino además, las visitas del público en general.

Por cierto, en adición al esfuerzo personal y, a la indispensable preparación previa, es necesario contar con material apropiado para difundir los atributos turísticos de nuestro país y, a la vez, generar algún efecto de recordación.

Sin embargo la disponibilidad de material, ha tenido altibajos no sólo en cuanto a su cantidad y calidad de impresión, sino también en cuanto a su adecuación a los mercados potenciales, como por ejemplo el idioma utilizado o el tipo de producto ofrecido (ej: sol y playa en Río de Janeiro).

Otro de los aspectos centrales a considerar, es que resulta imprescindible establecer canales adecuados y permanentes para mantener un dialogo fluido con los organismos y agencias vinculados al sector turismo, de modo de que el buque, a la hora de planificar los cruceros de instrucción adhiera a la o las políticas de promoción que se diseñen, seleccionando destinos que contribuyan a una gestión más eficiente de los recursos, siempre limitados, con que cuenta el Estado.

A su vez, es necesario analizar cada mercado a fin de establecer estrategias acordes a su potencialidad. Para ello, más allá de una investigación exhaustiva previa, es imprescindible

dible implementar un sistema de verificación de resultados, ya que no se puede mejorar lo que no se puede medir.

### **Incorporar aprendizaje**

El aprendizaje tiene sus costos en cualquier actividad, sin embargo, su aplicación en la organización que lo facilitó ofrece a esta un retorno que supera ampliamente los esfuerzos en adquirirlo.

Es más, toda organización más o menos compleja, contempla este aspecto como parte del ciclo que los recursos humanos cumplen dentro de ella.

En este sentido, el propio sistema de rotación de la Plana Mayor que se emplea en el Capitán Miranda, atenta contra la aplicación de este activo que sólo se obtiene participando de un Viaje de Instrucción.

También es cierto que se dan, con relativa frecuencia, algunos casos de Oficiales que realizan más de un Viaje ocupando distintos cargos, pero los efectos de la separación en el tiempo así como el cambio de visión que un cargo diferente y, muy probablemente, otra jerarquía genera determinan que la retroalimentación no resulte fluida y, por ende, pierda valor.

A pesar de ello, los informes de viaje y los propios testimonios de los integrantes de las distintas dotaciones que han pasado por el buque, coinciden en reconocer el impacto que el Capitán Miranda tiene en cada puerto donde recalca y que, según el país o región visitada, se presentan numerosas y diversas oportunidades para los productos y servicios que nuestro país ofrece.

Precisamente ese es aprendizaje al que aludimos el que, debidamente explotado, nos permitirá mejorar sustancialmente nuestra eficacia a la hora de relacionarnos con esos mercados.

### **Un ejemplo sencillo**

Durante el XXIII Viaje de Instrucción el buque visitará, entre otros, cuatro puertos de

la costa este de los Estados Unidos.

Estos puertos (Norfolk, Baltimore, Greenport y Newport) representan, tomando en cuenta sus áreas de influencia, un mercado potencial cercano a los 33 millones de personas que, a su vez, cuentan con un ingreso medio anual que se ubica entre los más elevados de ese país.

Desde el punto de vista del marketing, la promoción de ventas consiste en el ofrecimiento de incentivos o ventajas que fomenten la adquisición de un producto o servicio.

Para ello, se pueden emplear distintos instrumentos, pero al restringir en esta oportunidad, nuestro análisis al turismo, algunos de ellos como por ejemplo la entrega de muestras no son de aplicación.

En cambio, pensemos en los cupones o tarjetas de descuentos o beneficios y señalemos brevemente su incidencia en el mercado que estamos considerando.

En efecto, en los Estados Unidos a finales de los noventa se distribuían más de 330 mil millones de cupones al año, de los cuales, los consumidores rescataban algo más de 8 mil millones. Si consideramos que el valor nominal promedio de estos cupones de US\$ 0.59, podemos establecer que estos representan un ahorro de más de 4.7 mil millones de dólares para los bolsillos de los consumidores de ese país.

Es más, basta con observar una fila en la caja de un supermercado para comprobar que en la sociedad norteamericana, este instrumento se encuentra totalmente incorporado y goza de gran popularidad.

En consecuencia parecería lógico, a la hora de seleccionar un instrumento de promoción en ese mercado, optar por uno que ya se encuentre instalado en la mente de los consumidores.

En ese sentido creemos que la distribución de una tarjeta de beneficios y descuentos que, sin falsas modestias, debería denominarse "*Capitán Miranda*" es el instrumento de promoción que mejor se adapta a este mercado. Esta tarjeta debería ser numerada a

efectos de controlar el lugar de entrega y, posteriormente, los resultados obtenidos. Asimismo, los beneficios o descuentos a que aludimos tienen que ver con aquellos que ya son tradicionales en la hotelería y la gastronomía, como por ejemplo a partir de cierto período de hospedaje una noche adicional, el obsequio de una botella de vino o un plato típico, así como descuentos en aerolíneas, alquiler de autos, excursiones, etc.

La tarjeta sería distribuida a las autoridades y el público en general que visita el buque, simplemente aportando sus datos básicos personales, es decir nombre completo, dirección e e-mail de manera de obtener una base que luego podría ser utilizada para contactos personalizados y diseño de productos a medida para mencionar sólo algunas posibilidades.

A su vez, el empleo de este instrumento, permitiría finalmente medir el verdadero impacto del buque como promotor turístico, e inclusive, determinar el país y región de la que proviene cada turista que nos visite adhiriendo a esta forma de promoción.

### Comentarios finales

El Capitán Miranda, es efectivamente una herramienta de marketing no tradicional muy poderosa con la que cuenta nuestro país.

No se requieren demasiados argumentos para respaldar esta afirmación, las pruebas están a la vista. Sin embargo, cuando nos referimos al buque como herramienta “no tradicional” resulta obvio que se trata de una herramienta no contemplada en los textos de marketing ni en las alternativas que ofrecen las agencias de publicidad, a la vez que, por sus características propias es única y exclusiva, aunque otros países también cuenten con buques escuelas. Al calificarlo como herramienta “poderosa” queremos señalar que el buque tiene acceso a mercados y, dentro de ellos, a potenciales clientes, que probablemente nuestros empresarios jamás alcanzarían y,

en su caso, a costos seguramente insostenibles.

En estas líneas sólo hemos tratado de desarrollar algunas ideas referidas a una mejor gestión de ese potencial que el buque posee para la difusión de ese fantástico y exclusivo producto que es el Uruguay.

Nos hemos referido en particular, al turismo y a sus productos, sin embargo, los conceptos expuestos en cuanto al aprendizaje son válidos para cualquier otro rubro ya sea este comercial o cultural, con o sin fines de lucro. Lo importante es reconocerlo como un activo, que se desvaloriza y finalmente se pierde si no se utiliza. Por el contrario para que ese activo se consolide y crezca es necesario asegurar continuidad en las políticas generales del buque y, en particular, aquellas que tienen que ver con el relacionamiento con instituciones públicas y privadas, colaboradores, proveedores, servicio exterior y un sinnúmero de contactos que se generan en cada travesía.

Tampoco debemos olvidar a la capacitación. La experiencia por sí sola no es suficiente, cuando de captar oportunidades se trata, en un escenario global y altamente competitivo, por ello, en adición a los esfuerzos personales, debe existir un apoyo real y tangible de los propios interesados en promover sus productos y servicios para que quienes forman la línea de contacto con sus potenciales clientes dispongan de los conocimientos y habilidades necesarias para desarrollar su tarea en forma exitosa.

Todos los sectores de la actividad nacional tienen espacio en el Capitán Miranda y también oportunidades a las que pueden acceder, en muchos casos, sólo a través de él, la clave está en simplemente proponérselo.

Por ello nuestro esfuerzo debe concentrarse en difundirlo, tal como lo define el título de este artículo, y trabajar juntos, con esos sectores, en encontrar la mejor estrategia de promoción que se adecue a su producto o servicio, en el marco de las enormes posibilidades que el buque ofrece.

***Tarjeta v/e capitán miranda***

**La Tarjeta V/E “Capitán Miranda, permite acceder a diferentes beneficios, descuentos y oportunidades, dentro del territorio de la República Oriental del Uruguay.**

***NOTA:*** *La presente tarjeta fue diseñada por la Guardiamarina (CG) Valeria SORRENTI y, forma parte de un proyecto que, en ese sentido, fue entregado por el buque al Ministerio de Turismo*



# POR TRES OCEANOS

## (URUGUAYOS EN AUSTRALIA)

### Relato Marítimo

#### OMAR MEDINA SOCA



*Nació junto al Río Olimar en Uruguay. Falleció en octubre de 2002. Director del Museo Marítimo de Malvín.*

*Marino Mercante por vocación y profesión tiene casi medio millón de millas navegadas por 150 puertos de 42 países.*

*Dio la vuelta al mundo en el «General Rivera» y escribió «SIETE LUNAS EN KUWAIT», anduvo por Australia en el «VILLA» y lo relata en este libro dando a conocer por vez primera, la vida abordo de los barcos mercantes uruguayos.*

*Escribió para Suplemento de «El Día», desde puertos que visitó y colaboró en varias revistas sobre temas de Marina Mercante, su pasión desde niño.*

*Desde 1958, reúne datos técnicos, anécdotas y recuerdos para sus «BARCOS URUGUAYOS», verdadera historia de nuestra marina mercante, desde 1830.*

### LA VIDA A BORDO

#### *Del Mayordomo*

Cuando un barco es demasiado chico para llevar “Comisario” o demasiado grande para llevar un “-Mayordomo”, las compañías recurren al expediente de poner un «Comisario-Mayordomo» y el hombre deberá reunir las condiciones de los dos, ya que deberá saber redactar una nota oficial o preparar una salsa tártara. Cada día, sea en puerto y o navegando entre mate, mate de la mañana temprano va preparando el menú del día. Primero a lápiz, luego lo pasa a máquina con sus respectivas copias, una para la cocina, una para cada comedor y una para el archivo,

el sagrado archivo del barco, que reclama documentos escritos de cada hora de la vida del mismo o de cada milla navegada. El “Comisario-Mayordomo” tiene entre sus tareas la de mantener el stock de alimentos, la ropa del barco y la vajilla, así como los muebles y útiles de comedores y cocina.

Diariamente repartirá las provisiones para la cocina, guardias nocturnas, llevando un estricto control del gasto, felizmente hoy día se puede decir que se come tan bien abordo como en tierra, a pesar de todas las dificultades que muchas veces se presentan para obtener verduras, frutas u otros comestibles frescos. Diariamente el panadero amasará el pan

en el horno de la cocina. Una recorrida diaria por los comedores y cabinas será su primer trabajo, siempre habrá que ordenar un arreglo aquí o una limpieza allá. Pero la más delicada función que cumple es la de distribuir el dinero en los puertos y llevar un severo control, ya que por sus manos pasan miles de pesos de la compañía, que deberá distribuir entre los tripulantes de acuerdo con lo que han ganado. Llevar todos los libros de sueldos, planillas, licencias, francos, enfermos, altas y bajas, compras, gastos, todavía dirigir la cocina del barco, no es tarea fácil. Deberá llevar al día la lista de existencia de provisiones, dar de baja lo que se consume” y lo que se pierde y va a dar a la panza de los tiburones, atender las cámaras frías de alimentos y aun hacer las listas necesarias y saber explicarlas en varios idiomas, de todo aquello que como verduras conservas, frutas y otros alimentos deberá comprar en el próximo puerto. Dar una revisada al libro diario de consumos, hacer la lista de ropa para el lavadero y preparar la misma. Llegado el sábado de mañana, se dará la acostumbrada revista de camarotes para observar la limpieza que hacen los mozos, siempre se encuentra algo, las infalibles reclamaciones no terminan nunca. El mayordomo sabe que a medida que el barco se aleja de puerto la higiene aumenta. No tiene duda alguna que -los puertos ensucian los barcos- y que no es como dice la gente de puerto, que son los barcos que ensucian los muelles. Entrando de nuevo en una región de calor, la gente ya no quiere las comidas pesadas o picantes, todo se debe preveer. Una buena ensalada es más aceptada. Muchos se mantienen a dieta algunos días hasta que el hambre los obliga a sucumbir frente a una fuente de tallarines. Tarea difícil satisfacer todos los gustos, cuando de comer se trata. Adaptarse a los productos que cada puerto ofrezca también es obligación de todos, muchas veces la distinta calidad de las provisiones, o el gusto diferente de las verduras las hace incomibles, pero seguramente que es porque hay otras

más sabrosas. El mayordomo, primera víctima de los ataques verbales a la hora de comer, ya está tan acostumbrado a oír tantos «elogios» que se ríe y le ofrece al disgustado, si desea que se le pida «comida del Hotel Plaza”. Cosa difícil esta, a mil kilómetros de la costa, pero es el mejor -, remedio para liquidar discusiones. Cuando llega la noche, el hombre cansado de dar tantas vueltas por el barco se encuentra rendido, entonces un truco, una partida de ajedrez o una de damas le hacen olvidar las preocupaciones del día. La tarea del mayordomo en cualquier barco es de las más ingratas; no hay dudas que para nuestras tripulaciones el problema de la comida es cosa de vida o muerte y quien sea que cargue con esa responsabilidad deberá encarar cada día a cada uno de los tripulantes que siempre tendrán una razón para quejarse, aunque estén a veinte días de puerto y las gambuzas vacías. Pero el hombre debe estar hecho para todas estas contingencias y mantener la calma en todo momento. Para el criollo, la simbólica frase de Hamlet se transforma en «Comer o no Comer».

### *Del Carpintero*

Curiosa obligación ésta del carpintero y primer trabajo diario en todos los barcos mercantes, esta de sondear las sentinas de bodegas. Desde la época de los barcos de velas es una de las costumbres que no se ha perdido, a pesar de todos los nuevos aparatos que se han inventado para facilitar la navegación. El carpintero continúa siendo en todos los barcos el hombre que a las siete de la mañana va de proa a popa sondeando las sentinas de bodegas para cerciorarse que no está filtrando agua que pueda perjudicar la carga. Con su largo cabo del que pende una varilla marcada en centímetros o pulgadas, va destapando los tubos que llegan a cubierta desde el fondo del barco y observando la varilla conoce si ha entrado agua. Anota en una libreta todas sus observaciones, las escribe en el pizarrón del

puede para que las conozcan los pilotos y las vuelve a anotar en el pizarrón de máquinas para que los maquinistas achiquen la sentina que tenga agua.

Todo es diaria rutina, pero que no deja de tener su importancia, y el carpintero que forma parte del Personal de Maestranza sabe bien de su responsabilidad. Hábil trabajador en maderas como es, tan pronto repara una puerta rota, como fabrica una delicada repisa para un camarote. Pero su trabajo abordo no sólo es el de su propio oficio sino que debe hacer las veces de marinero trabajando en la maniobra de atraque o de atraque del barco, manejando los guinches para preparar la maniobra de descarga o tapando bodegas. En su taller de carpintería situado en la proa del barco, no falta el pesado banco de madera dura y un juego completo de herramientas y materiales. Desde hacer una tablilla para un brazo quebrado, hasta construir un cajón para cadáver, el carpintero debe saber manejarse con lo que le aparezca y con los medios que tenga a su disposición, no muchos por cierto en un barco carguero como éste. Con preocupación y esmero se preocupa por mantener en orden y bien cuidado todo aquello que sea de madera y que es lo que, menos hay en un barco todo metálico. Las escalas de cedro, el tablero del portalón, y la casilla del teléfono de puertos los innumerables armarios, sillas, mesas taquillas, mamparos, cuchetas y hasta la tabla de picar carne en la cocina están bajo su responsabilidad. Jamás tendrá oportunidad de decir que ha terminado con su trabajo, pues ya le aparecen otros que no le darán tiempo a descansar. Español activo y conciente como este carpintero hemos visto pocos, parece que trae en la sangre el gusto y amor no sólo por su oficio sino por todo lo que sea de barcos. Desde chico, pescador en aquellas cáscaras de nuez que salen de las costas españolas a pescar en alta mar, le entró el agua salada en las venas. Buen artesano y buen marino, siempre dispuesto a afrontar cualquier situación y cualquier trabajo que se le presente. Mientras

tanto en sus horas libres va construyendo bancos, repisas y armarios para los compañeros. Tiene un orgullo enorme por sus trabajos y la verdad que lo siente con razón. Poco a poco se ha ido construyendo un mueble para un pasadiscos que piensa armar el día que compre su casita en Montevideo. Cada fin de viaje su cuenta del banco aumenta varias cifras y la casita de sus sueños cada día se acerca más a la realidad. Mientras tanto, con paciencia y delicadeza sus manos van labrando una artística araña de madera lustrada para el futuro hogar. Con su cajón de herramientas colgado al brazo y el largo serrucho en la mano se le ve ir de proa a popa todos los días, allá repara una puerta, más allá un calafateado de cubierta que deja pasar agua, un timón de un bote salvavidas o una mesa que se aflojó con rolidis. A las llegadas a puerto de los matrícula, el hombre se preocupa más que nunca, como lo hacen todos los tripulantes, de llegar con el barco como un yate, según dicen. Empiezan las pinturas de las escalas, las puertas de madera de comedores y pasillos, las nuevas letras de los salvavidas, el rasqueteo y nuevo pintado de las barandas del puente, no es poco trabajo sacarles a rasqueta todo el barníz endurecido por las sales del mar y volver a darle otra mano, hasta que queda brillante y como nuevo, resaltando en el conjunto de la estructura, recién pintada desde la línea de flotación hasta la perilla. Su mayor satisfacción la siente cuando oye los elogios que en Montevideo le hacen a "su barco".

### *Del Engrasador.*

Ocho horas todos los días, cuatro de día y cuatro de noche, son las que debe cumplir de guardia el engrasador de máquinas.

Como todos, en cuanto lo despiertan a las tres y media de la mañana lo primero que hace es pensar en lo cortas que son las noches en navegación, después cuenta mentalmente, - van cincuenta guardias, faltan treinta más ya estamos en puerto. Hay que resignarse. Toma

su café caliente y baja «al pozo», como le dicen. Da una revisada a todas las máquinas, bombas y aparatos en marcha y empieza con su larga aceitera a aceitar todos los movimientos de la máquina principal. Decenas de mecanismos, cientos de gotas en el que deben caer para mantener la lubricación correcta. Aquello está “como un horno”, junto a la máquina, allí entre las enormes bielas más largas que él mismo, la temperatura nunca baja de 40 grados, después del aceite viene la valvulina, con un largo pincel le da una pasada a cada vástago, el metal caliente le quema el aceite, el vapor le quema la cara y a los pasamanos no los soporta nadie.

Cualquier movimiento mal hecho le puede significar un grave accidente, hay que hacerlo con cuidado. El barco se mueve y las manos resbalan, los pies no encuentran apoyo. En la cabeza vuelan miles de pensamientos, el trabajo es rutinario y no requiere razonamiento la práctica lo hace todo. El engrasador, mira el nivel de agua de las calderas, todo bien y se va a dar una vuelta por el túnel del eje de la hélice. Allí está muy fresco, la circulación de aire a través del tambucho de popa mantiene el aire frío y con el cuerpo caliente siente escalofríos, pero es necesario recorrer todos los cojinetes hasta el fondo, son sesenta metros. El ventilador que manda aire forzado a las calderas requiere cuidado y aceite. Las bombas de alimentación de agua a calderas, achicar las sentinas llenar las aceiteras, en fin todo eso le da entretenimiento para mantenerse activo las cuatro horas de su turno. En la noche las horas son más lentas, la máquina sigue con su marcha normal. A cada hora requiere un nuevo lubricado de todos sus movimientos, y a cada hora también una revisada general, se palpan a mano los grandes cojinetes y vástagos, tarea peligrosa que requiere práctica y habilidad. Cansado y lleno de sudor, el hombre se sienta bajo el chorro de aire frío de un ventilador que llega desde cubierta, se siente revivir, y recuerda cuantas veces a oído aquello de lo peligroso que son

las «corrientes de aire», allá en su casa. El engrasador, nombre al que le tiene poca simpatía, es un verdadero ayudante del Maquinista de la guardia. Unos años de práctica de foguista, y ya pasa a la Sala de Máquinas. Allí, viendo funcionar todos los aparatos y en contacto con los problemas y soluciones de la máquina del barco, pronto se le despiertan ansias de progreso y con ayuda de otros y de los libros que estudia, en poco tiempo se prepara para pasar los exámenes para el cargo de Maquinista. La práctica que adquirió atendiendo las calderas y las máquinas, las complementa con la teoría de los libros. Por lo general los engrasadores son gente joven que buscan progresar haciendo la práctica y a la vez ganando los altos sueldos que se obtienen hoy día en la marina.

Durante las estadías en puertos, el engrasador se convierte en ayudante del maquinista y efectúa toda clase de reparaciones en las máquinas y calderas, bajo el control de aquel. Media hora antes de terminar su turno de cuatro horas va a los camarotes de Popa a llamar a los que relevarán a quienes están de guardia. Dejando las planchas limpias de aceite o basuras las aceiteras llenas y todo su cargo en orden, da los toques de campana correspondientes para llamar a los que están en cubierta tomando el aire fresco antes de bajar «al pozo».

Todos los días lo mismo. durante semanas o meses, esperando ansioso la llegada a puerto, cualquiera que sea, para descansar y cambiar de tarea. Para pasear por un nuevo país y conocer otras cosas, y otras caras. La tarea y responsabilidad en su Sala de Máquinas de cualquier barco moderno, es casi desconocida.

Como la de todos los hombres que han pasado sus vidas en la oscuridad de los compartimientos de máquinas, calderas, soportando el agotador calor, respirando los gases insalubres del petróleo quemado, trabajando con la luz artificial, moviéndose entre metales y consumiendo sus vidas en el anonimato de su labor.

### *Del Marinero.*

Ya no tiene que subirse por las «jarcias», correrse por los “marchapiés” y agarrarse de los “andariveles” para “tomar rizos”, mientras el barco vuela sobre las crestas de las olas. Ni pasar “estropajo” en cubierta ni largar el “escandallo”. Los marineros de hoy día, tienen como principal tarea la de preservar el barco de la acción destructora del óxido. Ya no hay mucha madera abordo, para lavar y barnizar, no hay velas que coser ni drizas que anudar, la conservación del barco de metal requiere continuado esfuerzo. Días y días picareteando las superficies expuestas a la corrosión, después la pintura anticorrosiva y luego la de color. El marinero del barco actual, cumple su función diaria en puerto y navegación, con ocho horas de trabajos casi siempre rudos y expuestos a todos los climas en que el barco se encuentre. La cubierta es su campo de acción. Cada llegada de regreso a Montevideo requiere un nuevo pintado general de todo él en su “obra muerta”. Lavados de pintura, rasqueteos y picareteos previos son necesarios. Preparar los cabos de amarre, hacer enormes nudos en ellos, coser lonas de bodegas, reparar los salvavidas, mantener listos los botes de salvamento, son tareas diarias que siempre requieren práctica. Subir a los mástiles, colgarse de una guindola, hacer equilibrio en una planchada al costado del casco o mantenerse parado en una balsa, no son trabajos para novicios, el marinero debe conocerlos y pasar por todos los peligros que esto acarrea para, sentirse confiado. Los atraques a muelles, con lluvia, nieve o sol, las interminables maniobras de amarre con mal tiempo. con frío que “agarrota.”, siempre ponen las manos a prueba y la entereza de la gente de cubierta». Los abrazadores días del, trópico, pasados al sol y las cortantes jornadas de los mares del Norte o del Sur navegando entre hielos o bajo nieve, los van endureciendo en su lucha. Pasar las horas en la proa, haciendo de vigía, el barco sumergido en la oscuridad

de la niebla, previendo el peligro a cada instante, el hombre se siente responsable y comprende que las vidas de sus compañeros y la seguridad del barco, muchas veces dependen de su concentración en lo que ejecute.

Las noches interminables de guardia en el portalón, vigilando su barco en los puertos, le obligan a aprender a dominar el sueño, mantenerse despierto y atento a todo lo que ocurre abordo.

Cuando el marinero ha pasado por todo esto cuando conoce todas las faenas y secretos del trabajo de cubierta, con la correspondiente experiencia en el timón, entonces ya puede ser un verdadero marinero «de Primera». Las noches y días manejando la rueda del timón, le han enseñado a dominarse, a ser calmo y paciente. La vista se cansa de mirar el compás, de observar el repetidor del «giro», de contar las horas y minutos en un reloj que parece caminar sin prisa.

Pero frente a él, el amplio mar hasta el horizonte también lo atrae.

Mantenerse parado horas y horas resulta cansador, pero mas aun cuando en temporal o mar gruesa, parece que el piso se le escapara y el timón se enloqueciera, todo gira y baila allá arriba, el marinero mira como la aguja ya indicando el rolido 5, 10 y 15 grados, y el cuerpo apenas se mantiene parado hay que afirmarse en la rueda y mantener el rumbo. La proa se hunde en el mar, emerge levantando toneladas de agua que corren por la cubierta y el puente parece flotar solo. Por momentos el vértigo produce náuseas, la vista se nubla, y el hombre permanece aferrado en aquella pequeña rueda que transmite el movimiento a la enorme pala del timón allá en la popa del barco. Pero la implacable aguja del compás no perdona desvíos, el rumbo debe ser mantenido a toda costa, las cabillas vuelan de babor a estribor de estribor a babor. El mar se acerca y se aleja de los ventanales. El timbre del reloj marca la hora y el relevo ya aparece. Canta el rumbo que entrega y tambaleando el marinero se va a su cucheta.

El temporal ha terminado, vuelve la calma al mar y la tranquilidad a su espíritu. Un buen sueño, y el marinero satisfecho de su trabajo después de descansar está deseando volver a su timón. Por algo te gusta más la cubierta que la máquina y el puente más que la cubierta. Es el marinero timonel el símbolo del marino y continuará siéndolo aunque el hombre jamás podrá dominar, las olas, en su renovado esfuerzo por conquistar el mar.

### ***Del Telegrafista.***

Situado en la cabina más alta del barco, junto al cuarto de ‘derrota’ en un reducido espacio, está la estación radiotelegráfica del barco. En un pequeño camarote, puerta por medio, vive el operador radiotelegráfico apenas lugar para moverse es el que dispone. El lugar más expuesto al frío y al calor del sol, el lugar más elevado sobre la cubierta, donde, en días de mar de fondo como hoy, es prácticamente imposible mantenerse parado. Allí todo está afirmado con tornillos a las mesas y mámparos. Cada noche, cuando allá en Montevideo son las 11, y aquí son las cinco de la mañana, el telegrafista debe ponerse en comunicación con «Cerrito» la Estación Costera de Montevideo. A medida que el barco cambia de posición, también cambia la hora de la transmisión. En la cabina, sentado junto a los aparatos, con el auricular en los oídos y los dedos en el manipulador de señales Morse, el hombre debe concentrarse profundamente en lo que hace. El incesante ruido que a veces llega en lugar de las señales esperadas, lastima los oídos. Las conmociones del éter, las tormentas eléctricas y otros fenómenos atmosféricos son sus principales enemigos, más aun que los rayos infrarrojos del sol. Por momentos la mente capta señales claras, que desaparecen o se -mezclan con otras. Es necesario tener infinita paciencia. Mientras los dedos manipulan los controles de onda y volumen, el oído atento descifra instantáneamente cada señal. Las palabras llegan en forma de

signos acústicos, la mente traduce y con la mano se garabatea en un papel el significado. La respuesta se efectúa a través de pulsaciones en el manipulador, se envían a su vez los signos de Morse que allá en Montevideo, o en cualquier otro puerto, el colega, sentado cómodamente en un sillón de una amplia sala, también traduce en palabras, las que en pocas horas alcanzan a su destinatario. Varios años de práctica necesita un telegrafista para asumir la gran responsabilidad que es la estación de un barco. Diariamente debe escuchar las informaciones sobre el estado del tiempo en la zona en que se navega, las que son proporcionadas por las estaciones costeras más cercanas al lugar. Esos datos son de suma importancia para la navegación, además tomar la hora exacta del meridiano de Greenwich cada día para comprobar la exactitud de los cronómetros de abordaje, ya que la diferencia de .un minuto o segundos de la hora exacta, significa una gran diferencia en distancias o en la posición que se encuentra el barco. El telegrafista, generalmente conocido como «Chispita» en todos los barcos, cuenta ahora con modernos aparatos de recepción y transmisión, que le facilitan mucho su labor. En cualquier parte del mundo en que se encuentre el barco, siempre le será posible ponerse en comunicación con Montevideo. Eventualmente lo hace con cualquier estación cercana a cuyo puerto se dirija el barco, también se comunica con barcos que se cruzan en navegación. La tradicional cortesía supone que ambos barcos al cruzarse se llamen para inquirir nombre, bandera, destino y finalmente desearse buen viaje. Cuando el cruce se efectúa suficientemente cerca, los telegrafistas usan una lámpara de Señales Morse y con destellos luminosos de uno a otro barco se comunican la rutinaria pregunta y se dan recíprocamente, los deseos de buen viaje. Los armadores llevan un control diario de la marcha de su barco a través de las informaciones que reciben de abordaje, y de todo cuanto pudiera ocurrir que afectara la marcha normal.

Esto da una amplia seguridad en los negocios marítimos, en obtener fletes y fechas exactas de llegadas y salidas de puerto aunque el barco se encuentre a diez mil millas. A la telegrafía se debe la salvación de miles de vidas en el mar y gran desarrollo que han adquirido los transportes marítimos. El telegrafista, como uno más del engranaje que mueve el sistema, cumple día y noche con su valioso cometido. Un aparato automático indicará por timbres y luces rojas si otro barco pide auxilio. Ninguno jamás quisiéramos oír sonar ese timbre sabemos que es un angustiado llamado de otros marinos en peligro.

Una gran sensación de tranquilidad nos da en el mar la telegrafía y todos confiamos en el compañero que la opera. El mundo está al alcance de la mano personalmente, cada tripulante, cuenta con la telegrafía para enviar o recibir un mensaje familiar. A diez mil millas del hogar es muy grato que el telegrafista le entregue un mensaje con un "FELIZ CUMPLEAÑOS PAPIITO!!!".

### **Del Piloto**

Desde las remotas épocas de la navegación a vela, los Pilotos han sufrido diversas transformaciones en sus funciones abordo. Cuando al principio los contrataban por "viajes redondos" eran ellos quienes dirigían la navegación ya que frecuentemente el Capitán no sabía nada de astronomía, conocimiento necesario para atravesar los mares. Mezcla de geógrafo, astrónomo, cartógrafo y astrólogo, el Piloto conducía los barcos, ocultándose muy bien de enseñar sus conocimientos. Más tarde, jóvenes ambiciosos, que navegaban por lo general, con tripulaciones enganchadas por la fuerza o el engaño, los "Pilotines", se hacían comenzando por fregar cubierta durante un buen tiempo, demostrar y ser un competente marinero y timonel, y estudiar a solas, aprender el uso del astrolabio y conocer las estrellas, venciendo mil dificultades,

hasta que ganada la confianza del Capitán, este lo daba de alta como Piloto. Desde aquellos años todo ha cambiado, en todo el mundo, modernas escuelas de náutica, donde se estudia lo último en la ciencia de la navegación oceánica y fluvial, largan año a año tandas de Pilotos que van directamente al puente de los barcos a dirigir la navegación, luego de tres o cuatro años de estudios y práctica. El Piloto actual de un barco mercante, debe saber de todo un poco, desde meteorología, astronomía, oceanografía, legislación marítima, sanidad marítima, navegación, física, geografía y bastantes conocimientos militares que llenan su función. Durante su turno de guardia, el Piloto permanecerá en el puente, en continua vigilancia de la ruta que sigue el barco, controlará que el timonel lleve el rumbo exacto, observará, las cartas de navegación, tendidas allí en el Cuarto de Derrota, si hay niebla y el barco está cerca de la costa usará el radar para conocer su posición o saber si viene algún otro barco. En su pantalla verá cualquier obstáculo, desde un bote a una isla. Si hay poco fondo conocerá su profundidad con la sonda acústica que le proporciona una gráfica con datos precisos en metros y brazas. Con el Radiogoniómetro se podrá situar también siempre que hayan estaciones de radiofaros dentro de su alcance. El piloto cuenta con varios y modernos aparatos que le ayudan en su función y hacen mas segura la navegación. Distribuidos en sus funciones, cada uno cumple un importante cometido dentro de la organización del barco.

Tendrá a su cargo todo lo concerniente a la carga y descarga del barco, uno de ellos, el de más experiencia así mismo, tendrá a su cargo todo el personal de cubierta, el mantenimiento conservación del casco y aparejo. Cada vez que el barco carga, muchas veces mercaderías que valen, más que él mismo, es responsabilidad absoluta del Primer Piloto su estiba segura abordo la que se consigue solo mediante difíciles cálculos de pesos y estabilidades.

Su tarea no finaliza sino cuando el barco

termina la descarga, es entonces que lo reclaman otras múltiples obligaciones abordo que lo mantienen en servicio continuado. Otra fase de la organización es la que cumple el Segundo Piloto, es este el encargado de llevar la derrota”, es decir trazar la ruta que debe seguir el barco de puerto, a puerto, calcular las distancias y fechas de llegada y salida, para eso, se requieren los más adelantados conocimientos de náutica y tener una cierta experiencia en la navegación de altura. Todos los aparatos del puente, aquellos que sirven para guiar la navegación están bajo su única responsabilidad. Delicados y muy sensibles aparatos como el “Giro-compás”, el “Radar”, el “Radiogonómetro”, el “Ecosonda”, las “Cartas náuticas”, “Derroteros”, “Almanaque náutico”, timones y sextantes están bajo su cuidado. Cumple como todos, con sus ocho horas diarias de guardia, cuatro en la noche y cuatro en el día. Paseándose por el puente, atento siempre a la proa, mirando las cartas, el compás, mata las interminables horas de guardia en alta mar. El Piloto más nuevo abordo, el Tercero o Cuarto, también cumple sus guardias en el puente, además de tener como misión la del cuidado y mantenimiento en orden de los botes salvavidas del barco, esta tarea le reclama continuo cuidado de los mismos, observación y renovación de las provisiones, remedios y equipos que cada uno lleva. Los tanques de agua fresca que deben ser renovados, los remos y velas mantenidos a la orden y el aparejo de arriar los mismos listo a funcionar en cualquier momento. El Tercer Piloto, es además responsable de la instrucción del personal en cases de incendios o abandonos de buque para que si llegada una de estas desgraciadas circunstancias, cada tripulante sepa donde y como actuar.

### ***Del Cocinero.***

No es cosa fácil satisfacer los gustos de cuarenta hombres todos los días de la semana, por eso el cocinero de un barco será siem-

pre el blanco de todas las quejas. En su reducida cocina contando con los elementos que le proporciona cada puerto, muchas veces de diferentes gustos o desconocidos por la gente, el hombre debe preparar diariamente el almuerzo y la cena tratando de no repetir los platos muy a menudo. Cocinar para una tripulación no será nunca lo mismo que cocinar en un Hotel con todo al alcance de la mano. Desde el desayuno hasta la cena desde el lunes al domingo y sin descanso semanal ninguno, el cocinero debe estar en su trabajo. En los viajes largos como este, fácilmente trabajará cuatro meses sin descansar un solo día. Cuando se navega por un clima fresco como este, la tarea se hace soportable pero cuando los viajes son a Europa y se debe permanecer horas y horas frente a la cocina, en aquellas zonas de calor, ya se vuelve insoportable. El cocinero debe atender, no solo la comida diaria, sino los menús especiales para algunos enfermos, o las comidas para la gente de guardia que llegará más tarde. Cuando comienzan a faltar provisiones, cada comida se vuelve un problema a resolver. Los tres platos diarios que salen de la cocina para almuerzo y cena, necesitan de muchos ingredientes que solo un bien mercado los proporcionará, pero aquí la pequeña cámara frigorífica no será nunca suficiente para depositar todo lo necesario para un viaje de varias semanas como este. Por suerte, tenemos un cocinero que es la verdadera estampa de la profesión, un italiano de pura cepa, que ha cocinado en más barcos, que ya no le alcanzan los dedos para contarlos. Con su delantal blanco y su charuto colgado bajo los bigotes, cuchilla en la mano, se le ve todo el día dando vueltas entre las mesas de su cocina, destapando ollas, revolviendo comidas, o cortando trozos de carne con agilidad de pianista en los dedos. Cada pocas horas dará una vuelta por la heladera para apagar la sed con un buen trago de agua. Pero las planchas calientes de la cocina que poco a poco le quemán el estómago volverán a producirle sed. Con los años frente a las

rojas planchas, sudando y tomando agua helada comiendo apurado y sin apetito, es muy probable que el hombre termine en un hospital con una úlcera. Desde aquellas lejanas épocas de los Reyes de España y Portugal, que mandaban expediciones en busca de las “especies” de la India, para condimentar sus desabridas comidas, hasta la fecha, ha sido el dilema de los cocineros de todo el mundo, satisfacer los más variados gustos del paladar de cada uno. En un barco las comidas se deben adaptar a muchas condiciones, entre ellas a la zona donde el barco navegue. Así es como sin depender del mes o estación, el barco debe mantener provisiones para comer de acuerdo al clima en que se está. Comidas fuertes y condimentadas para zonas frías y verduras y frutas en abundancia para el trópico. Pero estará presente siempre la infaltable carne criolla. Algún día se llegará a comprender el mal que una alimentación a base de carne en su mayor parte, causa al organismo. Ciertamente es lo más fácil de manejar y cocinar en sus mil diferentes maneras, pero no seguramente lo más aconsejado por la dietética, y en estas circunstancias, por la economía. Desde cocinar diariamente para la tripulación, hasta preparar un menú de categoría para visitas de Cónsules o Embajadores, el cocinero debe saber manejarse con lo que disponga, además de dejar bien sentados los prestigios de su país en materia alimenticia. La alimentación de la tripulación incide tanto en su voluntad de trabajo, que siempre será conveniente mantenerla conforme tanto como se pueda. Desde aquellos, no muy lejanos tiempos en nuestra marina mercante cuando se sacrificaba a hambre a las tripulaciones, en plena época de guerra, se han logrado muchas mejoras en este sentido, ya no es necesario salir de viaje y llevarse la taquilla llena de comestibles para no pasar hambre. Felizmente se acabó la época del “Corned Beef”, cuando se obligaba a la gente a comer lata tras lata varias veces al día, y cada llegada a Montevideo era una caravana de desnutridos hacia el hospital. El cocine-

ro de hoy, goza de otro concepto entre la tripulación, es respetado y estimado. En un viaje largo como este donde la rutina diaria se repite como calcada del día anterior, sólo la hora de la comida cambia el panorama; allí se reúnen todos y reina la cordialidad alrededor de los sabrosos platos que cada día nos prepara el «Maestro».

### *Del Maquinista*

Apenas un siglo y medio que existe la profesión de «maquinista naval» y ya se ha recorrido todo el camino lento y arduo, desde la burda máquina de vapor de los primitivos barcos a paleta hasta los modernos barcos atómicos. Fue escalonado el progreso de la máquina marítima. La inicial máquina de un cilindro a vapor se convirtió en una de tres etapas, los enormes cilindros que trabajaban a baja presión se achicaron a medida que aumentó la presión de las calderas, luego el condensador proporcionó más potencia, la caldera multitubular permitió más tarde trabajar con mayor presión de vapor en los cilindros, en esta época apareció el motor Diesel, reduciendo el volumen de maquinaria para dar la misma potencia, más tarde la turbina de vapor, luego el motor eléctrico, en este siglo se perfeccionó todo lo anterior y apareció la turbina a gas y el moderno reactor atómico que ha revolucionado toda la industria marítima, al eliminar la convencional generación de vapor por medio del fuego. Siguiendo ese progreso, el maquinista naval se ha ido perfeccionando y se ha visto obligado a ampliar el campo, antes tan reducido, de sus conocimientos técnicos, desde electricidad, refrigeración, física, química y matemáticas hasta navegabilidad y estabilidad se le exige hoy día a quien debe tener la responsabilidad, no solo de un barco cargado, sino de las invaluable vidas humanas que lleva a bordo. El maquinista pasará sus ocho horas diarias allá abajo en la Sala de Máquinas, siempre atento a todo. La máquina en movimiento

y las calderas a presión requieren el uso de todos los sentidos para desempeñarse bien. Un oído atento para los ruidos anormales, una vista sana para las delicadas piezas en movimiento, un tacto sensible a los cambios de temperaturas, un olfato fino a los olores de gases o de metales calientes, y muchas veces deberá diferenciar un agua salada de un agua dulce gracias a su gusto. El maquinista cumple sus jornadas diarias por lo general en un ambiente agotador de calor, ensordecedor de ruidos, sin ver lo que ocurre arriba, trabajando con luz artificial, rodeado de metales, de caños de vapor o gases a altas presiones que a cada instante pueden estallar. Enormes calderas con decenas de toneladas de agua a quince o veinte kilos de presión por centímetro cuadrado son una constante amenaza a su vida. Basta un descuido, una maniobra mal hecha para precipitar una tragedia. El enemigo número uno del maquinista, el calor, estará presente siempre, en zonas de trópico la temperatura no bajará de cuarenta grados, a soportarlo ocho horas diarias. Los movimientos de las enormes bielas y manivelas de la máquina de miles de caballos de potencia, los niveles de agua de las calderas, las bombas de petróleo, los generadores de luz, ventiladores, calentadores, filtros, condensadores, manómetros, termómetros y vacuómetros reclaman un constante cuidado y atención. Tres maquinistas, tres turnos, ocho horas diarias cada uno, de puerto a puerto, tal vez dos meses sin descansar un día ni una noche.

El hombre necesita allí no solo la teoría del libro sino la práctica y la experiencia de sus años en el "pozo". Para llegar a maquinista habrá bajado miles de veces, por esas escaleras de hierro, desde cubierta hasta "planchas". Deberá ser mecánico y, saber defenderse solo, en su guardia el solo tiene la tremenda responsabilidad del barco en navegación, mientras todos duermen tranquilos, allá abajo, el hombre que nadie ve, conoce, ni aplaude, el anónimo tripulante sin uniforme vistoso mantiene todos los servicios vitales

del barco en funcionamiento. Desde la calefacción que nos hace soportable los climas helados, la luz eléctrica, la red sanitaria, la cocina, el agua de beber y lavarse conjunto de sonidos que dan vida al barco y sin el cual parece morir y enfriarse al dejar de latir el corazón que es la máquina. El maquinista, de acuerdo con su experiencia tendrá un cargo que desempeñar, serán las calderas, las auxiliares o las máquinas principales, cada una, es un eslabón de la cadena sin la cual no funciona el conjunto. La responsabilidad es la misma. Las leyes son rigurosas, más en el mar donde la vida de todos depende de uno y donde por lo general el auxilio no está al alcance de la mano, como en tierra. Muchas veces el maquinista, arriesgará su físico y su salud para hacer una reparación de su máquina que permita al barco seguir, pero lo hará con voluntad y orgullo.

### ***Del Capitán.***

Dice la Ley, que el Capitán, está obligado «a llenar cuidadosamente los deberes de un buen marino». Los "deberes" están contenidos claramente en todo el texto de la misma, pero la acepción de "buen marino", requeriría otro tomo del Código, pues es tan vasta que jamás se podrá reglamentar. Desde la época en que el Capitán era dueño, armador y fletador las costumbres han cambiado mucho. Actualmente, ser un Capitán, "Master", "Kapitan", "Capitaine", "Capitano" o un "Capetan", de cualquier barco mercante, lo más probable es que sea un marino profesional con muchos años en el mar, que arrienda sus servicios técnicos a una determinada compañía de navegación. La más popular y equívoca, es la imagen del Capitán, en la rueda del timón. Si bien pasa horas, o días a veces en el puente, no será él quien lleve el timón, sino un marinero capacitado. Desde el "Puente" o "Sala de Derrota" el Capitán dirigirá la navegación y entradas o salidas de puertos contando a veces con la colaboración de "Prácti-

cos” de puertos, ríos o canales. Desde su despacho dirigirá la Administración del barco, tan complicada hoy día, cuanto más leves, reglamentos, convenios y disposiciones entran -en vigor, rigiendo la vida abordo y afectando el barco como tal.

Cada día asemejándose más a una oficina comercial o pública.

Además de conocer todos los pormenores de la navegación en sí, es decir, corrientes, vientos, mareas, rutas, distancias, situaciones, puertos, mares y océanos, el Capitán deberá conocer las leyes nacionales e internacionales que rigen en el mar y en los puertos. Cada puerto tiene su propio Reglamento y es necesario cumplirlo. Además de todo esto, cumple al Capitán, como jefe de la Tripulación mantener el orden abordo, castigar los ofensores y premiar los relevantes. Difícil tarea sin dudas, llena de dilemas, responsabilidades preocupaciones permanentes que se unen al pesado cargo de dirigir el barco. Muchas veces, el Capitán, pasará horas o días, absolutamente solo allá en su camarote, tratando de resolver un problema moral o técnico. Un hombre que tiene bajo su mando una tripulación completa, de personas de los más variados caracteres, de las más heterogéneas procedencias sociales, de diferentes culturas, con quienes tendrá necesariamente que convivir, durante largos períodos, aislados del resto del mundo, sabe bien, de la tremenda responsabilidad que lleva encima. Como Capitán, y para ejemplo, deberá exhibir todas las virtudes, ser tolerante con los necios, ser cordial con los honestos, ser atento con los correctos, comprensivo con los débiles, mostrar firmeza con los inescrupulosos intolerancia con los deshonestos y rigidez con los abusadores, Todas las miradas y pensamientos de la tripulación se dirigen a él en momentos de dificultades colectivas o problemas personales. A veces, la lucha interior entre el Capitán y el hombre, entre el deber y el sentimiento, le harán pasar amargas horas de meditación. Frente a la tri-

pulación, la mejor arma será su calma y dominio de sí mismo, igual que frente a los peligros del mar. Desde la falta de sal en el salero, hasta el caso de que el barco se vaya a pique, para mucha gente, siempre será el Capitán el único responsable y el acusado “Número Uno”. Sus obligaciones son de veinticuatro -horas por día, treinta días por mes y doce meses por año, mientras dure el viaje. En su puerto de matrícula del barco, podrá pesar parte del día en su hogar, pero deberá estar abordo diariamente para resolver los múltiples problemas que se presentan. Cuando el barco es de compañías privadas, la mayor parte de las tareas se resuelven conversando con los armadores, pero si el barco es del Estado, entonces entra en juego, el papeleo burocrático, y el Capitán se convierte en un jefe de Oficina, firmando expedientes, muy lejos de su función profesional. Llegado el barco a puertos extranjeros, el Capitán se comportará como un Embajador de su nación, haciéndola conocer y difundiendo sus méritos y progresos. Como autoridad máxima frente a su tripulación, con atribuciones de juez de lo Civil, en su barco en altamar, podrá legalizar, desde un nacimiento, un casamiento, un testamento o una muerte. Las atribuciones de que está investido en su cargo difícilmente podrán ser convertidas en cada situación requiere un tratamiento, cada hecho una acepción que solo quien está en el lugar y momento podrá resolver de acuerdo con sus propias convicciones. No son los juristas ni políticos, capaces de hacer leyes que indiquen como resolver los tan variados problemas que se presentan al Capitán de un barco mercante. Solo una decisión, serena y firme, una vez, o drástica y terminante otras, podrá ser satisfactoria para bien de los intereses bajo su custodia.

Su responsabilidad legal va, desde la del barco hacia el Armador o Propietario, la de la carga hacia el Fletador, y la más grave de todas, la de su tripulación frente a las autoridades y al público de su país.

Días y noches de temporales o nieblas, soportados de pie en el Puente de Mando, largas noches de insomnio frente a las costas peligrosas, horas de tensión en Canales o Ríos, y tantas otras preocupaciones de la vida diaria abordo hacen que la “tranquila vida del mar», sea una mera ilusión. Pero quien ha llegado, a ser “Capitán Mercante”, habrá vencido todos esos obstáculos, será un hombre integro, no temerá peligro alguno, el mundo será su campo de acción y el mar su elemento de lucha. Y, solo por vocación, se logra esa conquista. Pero ahora, dejemos que Don Diego García del Palacio) nos diga en sus “Instrucciones Náuticas para Navegar” que él escribió en México en el año 1587, lo que pensaba del Capitán, en aquella época, y dice así:

“Los señores de las naos, son a lo más común sus capitanes, y porque de las calidades, suficiencia, y costumbres, basta exercitarle bien en cualquier acto de guerra: así de mar, como de tierra solo dire en este lugar lo que conviene llevando una nao de mercancia, y pues el fundamento de -todo bien, nace de ser el hombre buen Cristiano, y temeroso de Dios, nescariosisimo le es al, Capitán de la nao selo, y mostralo, pues que de ordinario anda arriesgando la vida: y siendo como ha de ser tal, conviene que sea tambie sagaz, y discreto, para tratar la diversida de hombre q’ trae consigo como covenga, mostrándoseles honestos, de buen exemplo, piadoso y afable, y en reprimir los excesos, que viere riguroso, y para componer las cosas que se le ofrecieren, de buena razón, entero y grave, y cuando en su nave sucediere algún delito, si fuere pesado aprisionará a los reos, y hará, y fulminará un proceso: y yendo en flota los entregara con la causa a su Comandante, y sino en el primer lugar do tornare puerto, a la justicia ordinaria, y siendo la causa más leve, y entre los marineros, y oficiales, les

hechara grillos, y castigar con ternura hasta hazer los amigos, y sosegar a la gente, y si sucediere entre grumetes, o pajes, los azotara como a muchachos y asistirá velando siempre sobre todos para que las cosa anden en tanto concierto, que Dios no se offenda: y que la hacienda y mercaderias que en la nao llevaren, vaya bien tratada, y de forma que no tenga averias, y que cada uno, segun su officio, acuda a lo que debe hazer, dexando en quanto al gobernar, marear la nao, toda la mano al Piloto della por ser negocio que a el en particular le toca, si evidentemente no se le viesse q’ la lleva a perder.

La mayor parte de estos conceptos que parecen tan arcaicos en realidad aun hoy día siguen vigentes, en todos los mares, bajo todas las banderas, pero ... hay excepciones.

### *Del Foguista.*

Aun en esta época de la energía atómica. gran parte de los barcos que están navegando, lo hacen propulsados por máquinas a vapor del tipo convencional. Embarcaciones como esta, de grandes dimensiones y lento caminar, un común “Tramp Steamer» como dicen los ingleses, se le conoce en todos los puertos, llevan todavía las grandes calderas que fueran construidas hace veinte años para quemar carbón y, más tarde transformadas para usar petróleo.

Cada una de las tres, técnicamente llamadas “generadores de vapor”, trabajan con diez y ocho mil litros de agua en su interior y tienen tres hornos cilíndricos dentro de su cuerpo, en los que se encuentran los quemadores de petróleo. El combustible es enviado por una bomba a una presión de siete u ocho kilos por centímetro cuadrado, llega al quemador y sale finamente pulverizado y caliente a unos cien grados.

Al quemarse dentro de cada horno, libera

millones de calorías, que traspasando las paredes de metal de hornos y tubos, va a calentar el agua para producir vapor de quince o diez y seis kilos de presión por centímetro cuadrado. El foguista es el hombre que estará al frente de la caldera, controlando su funcionamiento y regulando su trabajo de producción de vapor, de acuerdo a las necesidades.

Antiguamente, con las calderas a carbón, la labor era inhumana, sacrificada y mal retribuida, a la vez que le exigía al hombre un esfuerzo físico que en pocos años lo agotaba. Pero felizmente las cosas han cambiado, el foguista actual frente a una caldera a petróleo, tiene mayor responsabilidad, pero trabaja con comodidad y sin esfuerzo físico.

Estará allí abajo las ocho horas de su guardia diaria, frente a sus calderas, observará continuamente los manómetros de las presiones, regulará la producción de vapor por medio de la intensidad de salida del combustible por los quemadores y acostumbrará su vista al resplandor del rojo vivo de la llama para conocer en que condiciones funciona el equipo.

En zonas tropicales, sufrirá intensamente el calor de la Sala de Calderas, y al final de cada turno de guardia subirá ansioso a tomar el aire fresco en la cubierta, aire sin los gases, el calor ni los ruidos que lo perturban allá abajo, pero cuando el barco navegue por regiones frías, entonces en sus horas de descanso, estará deseando bajar a la sala de Calderas, a gozar del agradable calorcito que se sentira en el pozo.

La limpieza de los quemadores sucios, el cambio y lavado de filtros, la atención de las bombas y a veces, de los niveles de agua le ocuparán bien sus cuatro horas de guardia, ya sea de día o de noche.

Durante las largas navegaciones de cruces de océanos, cosa frecuente, rutinaria y tediosa, cuando el trabajo se vuelve metódico y todo marcha bien, entonces le sobrá tiempo para la lectura y aprovechará a estudiar, si es joven y tiene ambiciones, a leer bue-

nos libros si tiene otras inquietudes espirituales que las que el oficio.

Algún compañero más adelantado también le enseñará y así poco a poco va subiendo los peldaños tan difíciles y llenos de obstáculos de la profesión del Marino Mercante.

El hombre que ha comenzado desde la Sala de Calderas, tendrá siempre una ventaja, que es la que da la experiencia del trabajo hecho con las propias manos y el mérito ganado a costa de su propio tesón.

En tiempos de guerra, su trabajo era el más peligroso, de todos y en tiempos de paz, sólo el constante cuidado y la permanente atención, que dan una conciente responsabilidpd, evitan los riesgos a que están sometidos quienes trabajan con aparatos con altas presiones y están siempre en las proximidades de un incendio.

El foguista sabe que un descuido suyo, puede ser fatal para todo el barco y sus compañeros, que descansan o duermen confiados.

En nuestros barcos, un solo foguista atiende los nueve hornos de las tres calderas y es suficiente para hacerlas rendir el máximo-

En las estadías en puerto el hombre tendrá su tiempo libre para irse a tierra, sus guardias serán de veinte y cuatro horas continuadas, por cuarenta y ocho de descanso. Entonces tendrá oportunidad de conocer los puertos, porque- para muchos ese es el principal motivo por el cual navegan.

Mientras el antigua "fogonero", trabajaba con la pesada barra, y la ancha pala, el actual "Foguista" maneja válvulas y termómetros.

El progreso de la navegación ha perfeccionado mucho las calderas, pero pasarán muchos años antes de que se pueda implantar un sistema que las elimine totalmente, mientras haya que mover una máquina o turbina.

Ni aún el poderoso y económico motor Diesel ha podido hacerla desaparecer pues para ciertos barcos siempre será lo más conveniente y allí serán necesarios los foguistas.



## **Revista de Marina, Armada de Chile Publicación Bimestral**

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

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

# ACTUACION DE LA DIVISION DEL ATLANTICO PREVIA A LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

Por el Capitán de Navío (CG) (R) Federico Strasser

*El C/N (CG) retirado Federico Strasser egresó de la Escuela Naval en 1974, efectuó el curso de vuelo en la Escuela de Aviación Naval, obteniendo su título de Aviador Naval en 1977. Como oficial subalterno, ha prestado servicios en unidades de la Aviación Naval, en las jerarquías de jefe, se desempeñó como Jefe del Grupo de Escuadrones, Jefe de la Base Aeronaval N°2 y Director de la Escuela de Aviación Naval, y como oficial superior ocupó el cargo de Comandante de Aviación Naval. Su extensa actividad docente, se desarrolló en la Escuela de Aviación Naval y en la Escuela de Guerra Naval, en materias relacionadas a Operaciones Navales. Solicitó su pase a Retiro Voluntario a fines del 2.000.*

## INTRODUCCION

Cuando se analiza la Batalla del Río de la Plata, hay una tendencia general a recrear los pormenores de la navegación del acorazado alemán Admiral Graf Spee, desde su zarpada en Alemania hasta su encuentro aguas afuera del Plata con los tres cruceros de la División del Atlántico de la Armada Real Británica, comandados por el Comodoro Henry Harwood, su ingreso a Montevideo, y su posterior voladura.

Pero, ¿ como esos tres cruceros navegaron mientras el Graf Spee llevaba adelante su carcería?, ¿ cual fue el despliegue de la Armada Real para detenerlo?, ¿ que dispuso el Comodoro Harwood para enfrentar a su enemigo equipado con cañones de mayor calibre y alcance?

## OPERACIONES ENTRE 1936 Y 1939

El 29/12/36 el crucero Exeter fue puesto nuevamente en servicio luego de varios meses de reparaciones y alistamiento en aguas metropolitanas de Gran Bretaña, bajo el comando del Capitán de Navío Henry H.

Harwood, también nombrado Comandante de la División de América del Sur, para luego zarpar con destino a la Isla de Bermuda.

En el curso de los dos años y medio siguientes, el crucero Exeter, además de las visitas diplomáticas y ejercicios navales de la División previstos, fue utilizado para demostrar la disponibilidad e ingenio con los que la Armada Real satisfacía los más diversos requerimientos del gobierno británico.

En junio de 1937, el Exeter navegó 1400 millas en menos de 48 horas para reunirse con el crucero Ajax en la isla de Trinidad, donde se habían producido serios disturbios civiles en campos petrolíferos. Pelotones armados de marinería fueron desembarcados para patricular las calles de Puerto España, hasta que las dificultades disminuyeron.

En enero de 1.938, el crucero y su tripulación fueron enviados al puerto de Valparaíso, Chile, para prestar asistencia ante los daños causados por un terremoto en dicha ciudad.

El buque retornó a la base naval de Devonport, Inglaterra, el 17 de agosto de 1939 para realizar reparaciones, recambio de personal y alistamiento, luego de permanecer destacado fuera de base por 54 meses.

## **REGRESO AL ATLÁNTICO DEL SUR**

El día 23 del mes de Agosto, la tripulación fue citada con urgencia a bordo, todas las licencias canceladas, se realizaron dos días de intenso alistamiento, para lograr que el crucero Exeter, ahora al mando del Capitán de Navío F. Bell, e izando en su mástil la insignia del ahora recién ascendido Comodoro H. Harwood, designado nuevamente comandante de la División del Atlántico del Sur, zarpara con destino a Freetown, Sierra Leona, preparado para conducir las operaciones militares que se le ordenaran en los siguientes días, ante la tensa situación que se vivía en Europa.

Arribado a ese importante puerto de la costa de África el 1° de Setiembre, el Comodoro conferenció con el Vicealmirante G. D'Oyly Lyon, Comandante en jefe del Atlántico del Sur, sobre las tareas a desarrollar por la División de América del Sur para la protección del tráfico comercial. La Armada Real se preparaba para el posible conflicto con Alemania.

Finalizada la conferencia, el mismo día por la tarde, el crucero Exeter zarpó rumbo a Río de Janeiro, a 3.400 millas de distancia, donde se reunió con el crucero Ajax en la tarde del 7 de Septiembre.

El crucero pesado Cumberland y los destructores Hotspur y Havock, estaban navegando desde Plymouth, Inglaterra, para reforzar la división del comodoro Harwood, pero el crucero neocelandés Achilles, también asignado a la División, permaneció en el Pacífico, patrullando la extensa costa frente a Perú y Chile, aún no se le había ordenado que se reuniera al comodoro y su División, en aguas del Atlántico.

La preocupación más urgente del Comodoro era asegurar el abastecimiento de combustible de sus buques en los puertos neutrales de la costa sudamericana. Port Stanley en las islas Malvinas era la base britá-

nica más cercana en su área de operaciones, a 1.000 millas de Montevideo y casi 2.000 de Río de Janeiro, ambas áreas focales para el tráfico mercante, que requerían patrullas de protección contra los corsarios alemanes.

Debido a que el Comodoro Harwood había estado en estación en América del Sur por casi 3 años antes de la guerra, mostrando la bandera del Imperio Británico, era muy bien conocido y respetado en estos países, por lo que pudo obtener facilidades para sus buques mucho más valiosas para mantener sus operaciones, de lo que hubiera esperado en forma optimista, teniendo en cuenta las cláusulas restrictivas de las Convenciones Internacionales que regulan el uso de los puertos neutrales por parte de los buques de guerra de las naciones beligerantes. Así mismo, el buque tanque Olwen llegó al área de operaciones, para disminuir los problemas de abastecimiento de combustible.

## **EL INICIO DE LAS HOSTILIDADES**

En la madrugada del 3 de Setiembre, el Imperio Británico declara la guerra a Alemania, debido a su negativa de retirarse de la invadida Polonia, ese mismo día, el crucero Ajax detecta y hunde al mercante alemán Olinda aguas afuera del Río de la Plata, luego de lo cual continúa su patrulla hacia el Norte, para reunirse con el Exeter frente a Río de Janeiro.

Mientras tanto, el Crucero Cumberland zarpó de Freetown el 8 de septiembre con destino a Río de Janeiro, siguiendo una derrota que lo llevaría a cruzar el área escogida por el acorazado Graf Spee para buscar posibles presas, mercantes británicos o franceses.

El acorazado de bolsillo alemán había zarpado hacia el Atlántico del Sur el 21 de Agosto, desde su base en Wilhelmshaven, Alemania, y se había reunido sin ser detectado con su buque de suministro, el petrolero Altmark, el 1 de Septiembre, al Sur Oeste de las Islas Canarias.

Mientras el Graf Spee se preparaba para aprovisionarse en el mar nuevamente del Altmark el 11 de Septiembre, su comandante, el Capitán de Navío H. Langsdorff lanzó su hidroavión de reconocimiento en vuelo de patrulla para controlar el área y evitar cualquier irrupción enemiga sorpresiva mientras ambos buques estuvieran al garete. El crucero Cumberland fue avistado por el hidroavión alemán cuando estaba alterando su curso hacia una derrota que lo hubiera colocado a unas 10 millas de los buques alemanes. El Capitán Langsdorff decidió evitar un probable enfrentamiento, tenía órdenes de evitar ser detectado y / o combatir con buques de guerra enemigos, por lo cual abandonó la zona a alta velocidad, evitando ser detectado.

El Exeter estaba de guardia aguas afuera del Río de la Plata, cuando el 12 de Septiembre se recibió información de que algunos alemanes que no habían podido retornar a su país desde Argentina, donde habían estado trabajando, estaban planeando montar un asalto sobre las Islas Malvinas, por lo que se le ordenó al crucero Ajax que permaneciera en esa base mientras el comandante Harwood a bordo del Exeter navegó hacia el sur, para quedar a la espera en una posición que le permitiera cubrir eventualidades tanto en las Islas como aguas afuera del Plata.

Los recursos de la División fueron estirados aún más, cuando el Cumberland que había comenzado su guardia aguas afuera de Río de Janeiro, fue enviado hacia la Isla Ascensión, debido a que por "información confiable", se tuvo conocimiento de que se produciría un rendezvous de buques alemanes en esas aguas el 28 de Septiembre. El Ajax navegó hacia el norte, para reemplazar el Cumberland en aguas de Río, dejando a las Malvinas desguarecidas. Cuando se le comunicó al Comodoro que el crucero Achilles reforzaría la dotación de buques de su División en el Atlántico, decidió que se reuniera con su crucero gemelo Ajax, y los dos destructo-

res, para proteger el tráfico comercial de salida desde Río, mientras que el Exeter y el Cumberland formarían un grupo de caza anti-superficie.

Sin embargo los destructores Hotspur y Havock fueron llamados para reforzar la Flota Metropolitana, la cual estaba críticamente escasa de destructores en aguas de Gran Bretaña y el comodoro Harwood consideraba que el Exeter, que había estado continuamente en el mar desde el 23 de Agosto, necesitaba un respiro en Port Stanley, para efectuar reparaciones y permitir descansar a su tripulación. Pero siguiendo instrucciones del Comandante en Jefe de la Flota, el Exeter continuó dando protección a los convoyes hasta el 26 de Octubre, cuando el Achilles se reunió con él aguas afuera del Plata.

Luego de hacer combustible del petrolero Olwen en el mar, y que su Comandante el Capitán de Navío W.R. Perry hubiera conferenciado con el Comodoro Harwood, el Achilles navegó para reunirse al Cumberland que había arribado a Montevideo ese mismo día, solo para repostar combustible. Luego estos dos cruceros navegaron hacia el área focal de Río.

Cuando el Ajax arribó aguas afuera del Plata, el Comodoro transfirió su insignia del Exeter al Ajax, y aquel se dirigió a Port Stanley de acuerdo a lo planeado.

Se estableció que la tarea del Ajax sería cubrir las rutas marítimas, mientras que el Cumberland y el Achilles patrullarían como un grupo de caza, con instrucciones de que si encontraban un acorazado alemán como corsario, lo deberían vigilar a distancia durante el día, y atacarlo solo por la noche.

Las consecuencias de los acuerdos sobre limitación de buques de 1929 aceptados por Gran Bretaña para limitar su poderío en el número de cruceros, eran demasiado evidentes. Al Comodoro Harwood se le requería cubrir un área que se extendía por más de 2.000 millas, con sólo 4 cruceros, teniendo siempre la posibilidad de un enfrentamiento con un aco-

razado alemán en tareas de corso, y a su vez para mantener la eficiencia de combate de sus buques y tripulaciones, el Comodoro, tenía que conceder períodos de tiempo para reparaciones y descanso, lo cual significaba que la mayor parte del tiempo solo tres de sus cruceros estaban completamente operacionales.

## **LA NAVEGACION DEL ACORAZADO “GRAF SPEE”**

Tras zarpar de la base naval de Wilhelmshaven el 21 de Agosto, el acorazado Graf Spee navegó hacia su área de operaciones del Atlántico Sur, donde hundió a su primera presa, el mercante Clement, el 30 de Setiembre frente a Pernabuco, luego de evitar ser detectado por el crucero Cumberland, por lo que el Capitán Langsdorff se dirigió hacia el sur, hundiendo tres presas más al Norte de la Isla de Santa Helena.

Enterado por el incremento en el tráfico radiotelegráfico, de que todos los buques británicos disponibles al Sur de Ecuador habían sido despachados A lo largo de toda su historia de guerras en el mar, los cruceros de Gran Bretaña han sido estirados al máximo para cumplir los requerimientos que se les han demandado. El eco de la demanda de Nelson permanece a través de los años: “ Yo escribí al Almirantazgo por más cruceros hasta el cansancio, y ellos dejan sin contestar esas partes de mis cartas”.

En su búsqueda, decidió explorar las rutas marítimas próximas al Cabo de Buena Esperanza, luego de efectuar otro reaprovisionamiento de combustible y vituallas del Altmark.

Al no obtener contactos en el área del Cabo, el Graf Spee se adentró en el océano Indico, extendiendo la alarma de su presencia al hundir al African Shell frente a Mozambique. Mediante esta maniobra, su comandante tenía la esperanza de desviar la atención del Atlántico Sur, a través del cual intentaría efec-

tuar su derrota de retorno a Alemania, para efectuar las reparaciones necesarias en el buque, luego de largos meses en el mar.

Luego de reunirse una vez más con el Altmark y permanecer una semana efectuando mantenimientos mayores indispensables en sus motores, el Graf Spee volvió a internarse en el Atlántico Sur. El 2 de Diciembre hundió al mercante Doric Star aguas afuera de Angola, pero no sin que antes su radiotelegrafista enviara una señal codificada, indicando que era atacado por un corsario alemán de superficie, tipo acorazado. Luego de navegar 170 millas hacia el Sur Oeste, el Graf Spee hundió otro mercante, que también pudo enviar una señal de alarma y posición. El Capitán Langsdorff, al darse cuenta de que su posición podía haber sido ploteada por el enemigo con bastante certeza, decidió aceptar el riesgo de merodear las áreas focales de tráfico mercante a lo largo de la costa sudamericana, antes de emprender el largo, peligroso y amenazante regreso a Alemania, el cual deseaba comenzar a mediados de Diciembre, para alcanzar el Atlántico del Norte durante el invierno, buscando dificultar su búsqueda y detección, debido al mal tiempo propio de la estación.

## **EL CERCO SE CIERRA**

Debido a que las señales radiales emitidas por las dos últimas presas del acorazado alemán antes de ser hundidos, habían delatado su posición, era evidente que cambiaría su área de operaciones a toda marcha. Pero en que dirección?

En caso de que retornara al Océano Indico, los cruceros Cornwall y Gloucester, con el portaviones Eagle procedentes de Ceilán, patrullarían a la altura del cabo de Buena Esperanza, mientras que los cruceros Sussex y Shopshire, el acorazado Renown y el portaviones Ark Royal se posicionarían al Sur Oeste de Santa Helena, de manera de estar dispo-

nibles para acudir hacia el Cabo de Buena Esperanza, Freetown o las áreas focales de Sudamérica. Más al Norte, una fuerza de cruceros y destructores franceses, con el portaaviones británico *Hermes*, vigilaba las latitudes entre Freetown y Pernambuco.

El Comodoro Harwood recibió las noticias de los hundimientos de los días 2 y 3 de Diciembre, mientras navegaba hacia el Norte, a bordo del crucero *Ajax*, desde las Islas Malvinas. Calculó que el corsario alemán podría alcanzar el Río de la Plata para el día 12, Río de Janeiro para el 13 o las Islas Malvinas para el 14, por lo que decidió concentrar su División aguas afuera del Río de la Plata, ya que el consideraba que esa zona debía ser tenida en cuenta como el coto de caza más atrayente para los alemanes, por lo tanto ordenó que el *Ajax* y el *Achilles* se ubicaran a 230 millas al Este de Montevideo para el día 10 de Diciembre, y que el *Exeter* se debía reunir con ellos el 12, luego de completar reparaciones en Puerto Stanley. Los mantenimientos más urgentes del *Cumberland* ya no podían ser demorados, y debía arribar a Malvinas el día 7 como estaba planeado, pero debió permanecer “a la orden con dos ejes, listo para zarpar con un corto preaviso”. Esto significaba que el buque podía salir al mar con dos ejes inmediatamente, para luego poner los otros dos en línea mientras navegaba.

## PREPARATIVOS PARA LA BATALLA

Cuando el *Exeter* se reunió con los otros dos buques en la mañana del 12 de Diciembre, los planes del Comodoro Harwood quedaron completados. En caso de entablar combate

con un acorazado de bolsillo, dividiría su fuerza en dos Divisiones, intentaría entrar en acción desde direcciones diferentes, según sus propias palabras, decidió:

“Atacar de inmediato, de día o de noche. Durante el día, actuando como dos unidades. La Primera División (*Ajax* y *Achilles*) y el *Exeter* divergirían uno de la otra, para permitir el espoteo por el flanco. La primera División concentrará el fuego de cañones. Por la noche los buques permanecerán normalmente en orden abierto”...Debido a la claridad y precisión de estas órdenes, el Capitán Parry, comandante del crucero *Achilles*, comentó a posteriori:

“Sus intenciones estaban tan claras, que durante la acción prácticamente no se hicieron señales, porque cada uno sabía perfectamente que tenía que hacer”...

“Espoteo por el flanco”, significa que cada División podría espotar los piques de la otra y también enfrentar al enemigo por dos lados. “La Primera División concentrará el fuego de cañones”, requería que el *Ajax* y el *Achilles* dispararan simultáneamente, dirigidos desde el *Ajax*.

A media tarde, finalizada la conferencia preparatoria con sus comandantes, a bordo del *Ajax*, luego que estos retornaron a sus buques, el Comodoro ordenó practicar estas tácticas hasta la puesta del Sol. Al caer la noche, la División de América del Sur se dispuso en línea de fila, el *Ajax* al frente, luego el *Achilles* y a popa el *Exeter*, para patrullar con rumbo NE / SW, esperando el amanecer del día en que la insignia del Comodoro Harwood flamearía en combate, para enfrentar a un enemigo poderoso, un tipo de buque contra el cual la Armada Real nunca había combatido.





**Boletín del Centro Naval  
Argentina**

*Fundado en Mayo de 1882*

Valor Suscripción US\$ 50

Solicitud de suscripción se debe remitir a:

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

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

# LA MODERNIZACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS DESDE FINES DEL SIGLO XIX

Lic. Ana María Musicó Aschiero



*Licenciada en ciencias Antropológicas y Profesora en Historia por la Universidad Nacional de Buenos Aires.*

*Ex profesora de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la República Oriental Uruguay.*

*Ex profesora de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Buenos Aires.*

*Ex personal Universitario del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina*

*Miembro de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y fluvial de la República Oriental del Uruguay.*

*Miembro del Instituto de Historia Militar Argentina.*

*Personal Docente Universitario de la Dirección de Asuntos Históricos del Ejército Argentino.*

*Ha dictado cursos y conferencias en diversas instituciones de la República Oriental del Uruguay de la República Argentina.*

*Es autora de numerosos trabajos de investigación que se publican en libros en libros y revistas especializados en la República Oriental del Uruguay y en la República Argentina.*

## 1- Algunas consideraciones acerca de la renovación de la armada

En las postrimerías del siglo XIX y comienzos del XX, uno de los proyectos a los que el gobierno argentino dedicó mayor atención fue el inicio de una reforma estructural en las fuerzas armadas con el fin de colocarlas en el mismo nivel que el de las potencias europeas que habían alcanzado un mayor avance tecnológico.

En lo que se refiere a la Marina, esta intención reformista apuntaba principalmente a la adquisición de unidades navales de última generación, a la optimización de la defensa de nuestro extenso litoral marítimo, y al perfeccionamiento en la formación profesional de los nuevos oficiales.

Por entonces la industria naval europea había iniciado una etapa de búsqueda de mejoras en la producción de buques

acorazados. Dado que el aumento del poder del fuego imponía la colocación de corazas protectoras, la marina francesa estudió la forma de aumentar la eficacia de estos elementos.

Fruto de sus investigaciones fue la construcción del crucero Dupuy de Lôme al que se revistió con una coraza de 12 centímetros de hierro forjado y equipó con una moderna máquina de vapor.

Los ingleses obtuvieron una acertada relación entre artillería de grueso calibre, protección limitada, desplazamiento y velocidad a partir de la construcción de los acorazados clase Magestic.

Por su parte, los italianos lograron combinar la protección blindada de los franceses con mayor eficacia en potencia de fuego, velocidad y maniobrabilidad.

Todos estos adelantos fueron seguidos

con suma atención por el gobierno argentino, interesado en la actualización de su flota de mar a corto plazo. Por ello en el mensaje elevado al Congreso en 1896, el Presidente José Evaristo Uriburu afirmó que “con nuevas incorporaciones, en breve se tendrá una escuadra de primera línea, rápida, homogénea y dotada de condiciones tácticas y estratégicas necesarias para la defensa de nuestro litoral marítimo”(1)

Para cumplir con estos objetivos se iniciaron tratativas con dos de los más importantes astilleros italianos de la época: “Fratelli Orlando” oriundo de la provincia de Livorno, y “Gio Ansaldo y Cía.” asentado en Sestri Ponente, provincia de Génova, el que además fabricaba motores, material de electrónica y artillería.

Con éste se concretó la compra de un crucero acorazado de 6840 Toneladas, el “Giusseppe Garibaldi”, cuya construcción ya se hallaba muy avanzada en gradas.

De acuerdo con los nuevos adelantos logrados por los ingenieros navales italianos, esta unidad poseía casco de acero, y coraza de acero y níquel endurecido.

El armamento fue provisto por la firma inglesa Armstrong, la que entre 1891 y 1895 había vendido a la Argentina los cruceros “9 de Julio”, “25 de Mayo”, “Patria” y “Buenos Aires”, este último con una velocidad de 23 nudos, récord mundial para la época.

El 12 de octubre de 1896 el Garibaldi, al mando del Capitán de Navío Manuel Domecq García, quien supervisara su construcción, zarpó con destino a Buenos Aires, y arribó el 10 de diciembre. Como unidad más importante de la flota, le correspondió ser el buque insignia de la 2ª división en operaciones.

Dos años después el gobierno argentino

también adquirió a la empresa Ansaldo el “Pueyrredón”, crucero acorazado de 8000 toneladas.

Por su parte, los astilleros Orlando vendieron a nuestro país dos buques semejantes al Garibaldi: el San Martín, de 8100 Toneladas, provisto de coraza endurecida y cementada, y de mamparas de acero; y el General Belgrano, de 7300 toneladas.

Cabe destacar que la construcción de estas cuatro unidades adquiridas por nuestro gobierno había sido ordenada por el rey Humberto I para que integrasen la escuadra italiana, pero a pesar de los enormes esfuerzos de la diplomacia chilena para evitar su venta a la Argentina, el monarca la autorizó al concluir su construcción. (2)

A fines de 1901, al agravarse el conflicto limítrofe con Chile, se encargó a la empresa Ansaldo la construcción de otros dos acorazados provistos de una fuerte coraza lateral y armamento actualizado, a los que se proyectaba denominar Moreno y Rivadavia.

Luego de la firma de los llamados “pactos de mayo” de 1902, se dispuso por convenio de partes la disminución del armamento naval argentino y chileno. En 1903 nuestro país cedió, por intermedio de la Comisión Naval Argentina en Europa, estas dos últimas unidades en estado de construcción al imperio japonés, quien los utilizó en la guerra que mantuvo contra Rusia, tanto en el bombardeo de Port Arthur, como en la batalla de Tsushima. (3)

Los buques adquiridos entre 1896 y 1902 formaron el grupo más potente de nuestra Escuadra de Mar, sobre el cual fue

---

1-Mabragaña, Horacio: Los mensajes. Historia del desenvolvimiento de la Nación Argentina relatada cronológicamente por sus gobernantes: 1810-1910, Tomo V, pág. 265. Buenos Aires 1910.

---

2-Salduna, Horacio: Influencia del poder naval como garantía del mantenimiento de la paz y en la defensa nacional. En: Congreso de Historia Militar V.II, pág.873. Buenos Aires 1996.

3-Arguideguy, Pablo E. y Rodríguez, Horacio: Las fuerzas navales argentinas. Historia de la Flota de Mar. Pág. 170. Buenos Aires 1995.

estructurado el resto de las unidades en servicio.

Al referirse a ellos, el Ministro de Marina Capitán de Navío Juan A. Martín, afirmó en 1905 que “el núcleo principal de la flota de mar compuesto por los cuatro acorazados tipo Garibaldi y el Crucero Buenos Aires pueden considerarse como de primer orden entre las actuales escuadras de Sud-América”.(4).

Respecto de la actualización y perfeccionamiento de los planes de estudio de oficiales y suboficiales, se registran importantes definiciones a partir de 1893, cuando el Presidente Luis Sáenz Peña informó al Congreso que pensaba dotar a la Escuela Naval “de cuanto sea necesario para su más perfecto funcionamiento, y oportunamente se pedirán a V.H., los recursos para atender á gastos que no dudo serán de utilidad y beneficio para el porvenir de nuestra armada. Además de ésta, las escuelas de “Marineros”, “Cabos de cañón”, “Contra maestres y “Mecánicos”, obtienen la atención y el impulso que necesitan”. ( 5 ).

Sobre este mismo tema, el Presidente Julio A. Roca añadiría en 1902: “El personal superior y de clases de la escuadra se forman en escuelas especiales que funcionan satisfactoriamente. A mediados del año pasado se inauguró la escuela de foguistas y en el curso de éste se creará la de cabos de mar, que servirá de base para la preparación preliminar de los contra maestres. Quedarán así completados todos los institutos de enseñanza de la Marina de Guerra.” (6)

Por su parte, el Ministro Onofre Betbeder incluía en su mensaje de ese año un párrafo sumamente esclarecedor acerca de sus

proyectos educativos, basados en planes de estudios italianos y estadounidenses.

Si bien afirmaba que para preparar oficiales instruidos en las diversas especialidades de la Marina de Guerra se imponía, siguiendo el ejemplo de las naciones más adelantadas, la creación de cursos complementarios para oficiales ,y que en ese sentido se estudiaba la manera mas viable para adscribir al apostadero de La Plata una escuela de torpedos, minas submarinas y electricidad donde los alféreces de fragata y navío profundizaran sus conocimientos, estimaba que en esos momentos el tema de mayor importancia a solucionar era el relativo a la formación de oficiales debidamente instruidos en el arte de la guerra.(7)

Al respecto expresaba que Italia y Norte América habían adoptado el medio más lógico para resolverlo ”creando un curso de guerra anexo a la Escuela Naval, y enviando á ese Instituto á los tenientes de fragata y de navío para que estudien con el detenimiento necesario la estrategia, la táctica y la historia de las guerras navales.”( 8))

En cuanto al sistema defensivo, fue objeto de un exhaustivo análisis en su mensaje de 1903. Comenzaba refiriéndose al resguardo de puertos y costas de nuestro litoral marítimo, principalmente al del estuario del río de la Plata, al que consideraba “llave principal del poderío de la nación”( 9 )

Retomando un proyecto de antigua data, Betbeder analizaba la posibilidad de construir una o más islas artificiales en el banco chico y en el de la ciudad, para establecer en ellas sólidas fortificaciones, expresando que estas

4-Memoria del Ministerio de Marina. Correspondiente al ejercicio 1904-1905. pág. 17. Buenos Aires 1905.

5-Mabragaña: op.cit. T. V. pág. 138.

6-Mabragaña: op.cit. T. VI. pág. 40.

7-Memoria del Ministerio de Marina. Correspondiente al ejercicio 1901-1902. pág.8. Buenos Aires 1902.

8-Ib. Id. Pág. 9.

9-Memoria del Ministerio de Marina. Correspondiente al ejercicio 1902-1903. pág. 7. Buenos Aires 1903.

obras deberían ir acompañadas por el levantamiento de faros y la colocación de balizas fijas que otorgasen condiciones de viabilidad a la navegación del canal principal del estuario del Plata, como así también por el establecimiento de estaciones sanitarias y carboneras para facilitar las actividades comerciales

Fiel a la geopolítica de la época, orientada a defender los límites de la Nación y a consolidar la integración del espacio nacional, el Ministro añadía: “La más completa defensa de los puertos y ciudades del río de la Plata y sus afluentes resultará, pues, de una combinación de los fuertes que han de construirse, con lo que poseemos en buques de río, torpederos, torpedos, minas submarinas y demás elementos de esta clase que fuera necesario adquirir...”

...Realizado esto, podría desprenderse una parte de la actual escuadra de reserva para engrosar las fuerzas destinadas a la protección de nuestras costas de mar.”(10 )

Con esta misma orientación, en 1905 el Presidente Manuel Quintana propiciaba la intensificación de los trabajos hidrográficos en el río de la Plata lo que posibilitaría realizar estudios especiales sobre la defensa de la región. ( 11 )

Un año después el Presidente José Figueroa Alcorta presentó un vasto plan de actividades navales que apreciaba desarrollar en cinco años en el que, entre otras cosas, se contemplaba una nueva adquisición de elementos complementarios para reforzar la escuadra de mar, en previsión de un eventual bloqueo del río de la Plata en caso de guerra.

Consideraba el mandatario que no debía demorarse por más tiempo la solución amplia y definitiva del problema de fortificaciones en el río de la Plata, estudiando las condiciones

de posición y sitio para su mejor ubicación, al tiempo que se elaboraría un plan tendiente a la construcción de un arsenal con dependencias para el almacenamiento de pólvora, municiones y carbón.

Además reiteraba lo expuesto por Betbeder respecto del establecimiento de faros y balizas fijas, de estaciones sanitarias, y de la construcción de islas artificiales. (12 )

Con el fin de llevar estos proyectos a la práctica, proponía nombrar una comisión de marinos e ingenieros nacionales militares y civiles, y “contratar los servicios de un ingeniero europeo de reconocida competencia en la especialidad de fortificaciones, arsenales y demás establecimientos militares.”(13 )

El permanente interés por actualizar la flota de mar, llevó al gobierno a ordenar la preparación de un anteproyecto sobre los tipos de nuevos buques a adquirir, el que quedó a cargo de una comisión naval que se estableció en Londres la que, según las instrucciones recibidas, no solo debería tener en cuenta las informaciones generales de carácter técnico, sino también “las opiniones de los jefes superiores de nuestra marina, y las observaciones hechas por nuestros oficiales en la última guerra de Oriente”, aludiendo a la guerra rusojaponesa acontecida entre 1904 y 1905. (14 )

Dicha contienda tuvo la particularidad de contar con dos observadores argentinos a bordo de ambas flotas: el entonces Capitán de Navío Manuel Domeq García en la japonesa, y el Capitán de Fragata José M.Moneta en la rusa.

Finalizadas las operaciones, ambos oficiales produjeron informes coincidentes respecto a la estrategia y a la táctica utilizada por los antagonistas, de los que se extrayeron valiosas enseñanzas para las futuras

---

10-Ib. Id. Pág. 9.

11-Mabragaña: op.cit.T. VI, pág. 139.

---

12-Ib.Id. pág. 185.

13-Ib. Id.

14-Ib. Id. Pág.185-186.

operaciones de nuestra fuerza naval. (15)

En cumplimiento de la ley N° 6283 sancionada en 1908, al año siguiente se realizó un concurso general para la construcción de buques, en el que se invitó a participar a las principales casas constructoras tanto de Europa como de Estados Unidos.

La comisión naval que operaba en Londres, recibió respuesta de 18 empresas para construir 144 unidades (77 acorazados y 77 destructores de 1ª y 2ª clase).

En una primera instancia, estas propuestas fueron estudiadas por la comisión argentina establecida en Londres, y posteriormente por otra en nuestro país presidida por el Ministro de Marina e integrada por un grupo de oficiales superiores de la Armada. (16)

Estos emprendimientos resultaron altamente positivos, a juzgar por el informe elevado al Congreso en 1910 por el Presidente Figueroa Alcorta, en el que comunicaba que la ley de armamentos navales se estaba cumpliendo estrictamente y que, tanto la intervención de las dos comisiones de jefes superiores como el concurso de propuestas para la construcción de buques, habían producido los mejores resultados.

Señalaba además que anteriormente no se había permitido la intervención de la totalidad de astilleros europeos y americanos en la licitación “ni tampoco se les había dejado como ahora la facultad de proponer cualquiera de los sistemas de artillería, coraza, máquinas o calderas en uso, lo que los ha librado de toda sujeción á determinados fabricantes de esos materiales y ha contribuído

considerablemente a la reducción de los precios”. (17)

Mas adelante agregaba que “De los estudios hechos por nuestras comisiones y de los informes tomados directamente por la de Londres, se deduce que tal es el grado de las mejoras y ampliaciones que los progresos de la construcción naval han impuesto a los astilleros, que cualquiera de los proponentes hubiera sido capaz de construir con toda eficiencia nuestras unidades de combate”. (18)

En cuanto a las características de los nuevos buques, explicaba que “los acorazados tendrán el más resistente blindaje hasta ahora usado, mayor velocidad que los buques similares, y en poder de artillería serán superiores en un 30 por ciento al más fuerte acorazado a flote, siendo iguales por lo menos al más poderoso en construcción: debiendo puntualizarse además, entre los principales perfeccionamientos de que estarán dotados, una eficiente defensa submarina.

Los destructores reunirán a su alta velocidad práctica de 32 millas, un poder de artillería y torpedos, muy superior al de los recientemente construídos, y no inferior al de los más grandes que acaban de ordenarse en algunas marinas, todo esto dentro el mayor desplazamiento, que permitirá conciliar la doble función de exploradores y de torpederos en ataques nocturnos.” (19)

Si bien la construcción de 12 destructores había quedado distribuída entre 4 astilleros de Inglaterra, Francia y Alemania, (países que habían presentado propuestas equivalentes) su uniformidad no resultaría afectada por cuanto “son idénticas sus características principales y de igual clase su armamento que

---

15-Arguindeguy, Pablo E. y Rodríguez, Horacio: Influencia del pensamiento militar extranjero en la modernización de la Armada Argentina. En: II Congreso Nacional de Historia Militar. Vol. II. Pág.600. Buenos Aires 1999.

16-Mabragaña: op.cit.T. VI. pág. 365.

---

17: Ib. Id. Pág. 479.

18: Ib. Id.

19-Ib. Id.

las armas similares de los acorazados, siendo los torpedos del nuevo modelo con un 50 por ciento más de poder explosivo y doble alcance que el que hasta ahora era usado en las diversas marinas.” (20).

Asimismo se firmó un contrato con el astillero Fore River de Quincy, Massachusset, para la construcción de buques menores, el que también se encargaría de construir otro acorazado si se estimaba conveniente su adquisición .

En todos los casos quedaba establecido que se enviarían aprendices argentinos a las fábricas y usinas de los países constructores. Así fue como se seleccionaron 50 obreros mecánicos entre el personal subalterno de la armada, los que fueron destinados a las usinas de artillería Bethlehem Steel Co. (Estados Unidos) ,y a la fábrica de torpedos de Fiume (Italia).

Igual proceder se adoptaría con los demás talleres de electricidad y mecánica donde se construyeran materiales para buques argentinos.(21)

El Presidente finalizaba su extensa exposición sobre el tema informando que ”el concurso de propuestas para acorazados, torpederos y materiales de guerra para la Escuela nos ha permitido conseguir lo mejor que se podría desear como calidad y valor militar, y que hemos logrado además, un ahorro superior a diez millones de pesos moneda nacional sobre los precios que eran corrientes sin concurso previo en compras de esta naturaleza, a todo lo cual debe agregarse el beneficio que se obtendrá en el futuro con la experiencia adquirida” (22)

---

20-Ib. Id. pág. 480.

21- El personal enviado a Gran Bretaña para el aprendizaje en máquinas, si bien fue distribuido en diferentes astilleros, fue controlado por un oficial designado al efecto con el título de Director de la escuela de mecánicos. Arguindeguy y Rodríguez: Las fuerzas navales...pág. 147.

22-Mabragaña: op.cit. pág. 481.

Otro hecho que constituyó la etapa inicial de un positivo cambio doctrinario en la evolución de nuestra Flota de Mar, fue el envío de oficiales a los Estados Unidos, los que embarcados en los buques que integraban las flotas del Atlántico y del Pacífico, se adiestraron en distintos tipos de operaciones, prestando servicios en cubierta, máquinas, instalaciones eléctricas y sanidad.

En 1917, al producirse la intervención de dicho país en la primera guerra mundial, jóvenes oficiales argentinos prestaron servicios en la Flota del Atlántico, tanto a bordo de naves de superficie como de submarinos y aviones navales. Su acción se prolongó más allá del Armisticio, en el Atlántico Norte y en Francia . De ese grupo surgieron posteriormente los fundadores de las capacitaciones en las armas submarina y aeronaval en nuestro país .(23 )

## **2-Alfonso Disserens: Un militar suizo al servicio del Ejército y la Armada argentinos.**

Entre las acciones proyectadas para llevar a cabo la reestructuración del Ejército, figuraban el envío de oficiales superiores a Europa, (24 ) y la contratación de militares

---

23-Arguindeguy y Rodríguez: Influencia del pensamiento militar extranjero...pág.602.

24- Los oficiales que viajaron a Europa en esa época cumplieron diversas misiones. Algunos siguieron cursos en academias militares de Italia, Bélgica y Alemania con el fin de aplicar esos conocimientos en tareas docentes en la Escuela Superior de Guerra y el Colegio Militar, o cumpliendo funciones en el Gran Estado Mayor.

Varios asistieron a las grandes maniobras del ejército alemán en Hamburgo o Bremen; otros practicaron en diferentes cuerpos de tropa del Imperio, y un reducido número fue enviado a observar la forma en que los estados beligerantes interpretaron las enseñanzas de la primera guerra mundial y de qué manera las aplicaron en la instrucción de sus tropas.

pertenecientes al Gran Estado Mayor Alemán y a diversas academias suizas y belgas, para que dictasen materias de su especialidad en institutos castrenses argentinos.( 25 )

El 30 de septiembre de 1899, se firmó en Berlín un primer contrato de tres años de duración entre el encargado de negocios de la República Argentina en Alemania, Sr. Ricardo Lerber y el Capitán de Ingenieros del Ejército suizo Alfonso Disserens, por el que éste se comprometía a ejercer como profesor "en la Escuela Superior de Guerra a crearse en la República Argentina, y en el Colegio Militar de la Nación de la misma".(26)

Además del dictado de cátedras, entre sus obligaciones figuraba la de cumplir cualquier trabajo relacionado con su especialidad que le fuere encomendado dentro o fuera del

establecimiento, como así también la participación en los viajes de instrucción que se organizasen bajo la dirección del Coronel Alfredo Arent ,director de la Escuela.

Independientemente de estas funciones, el gobierno argentino se reservaba el derecho de utilizar los servicios del militar suizo en otros cargos correspondientes a su grado, y aún en el servicio activo del Ejército si lo juzgare conveniente.

Disserens sería reconocido como "Mayor Honorario" con derecho al uso del uniforme y a todas las prerrogativas de la efectividad de ese grado en el Ejército Argentino, y mientras durasen sus servicios, se sometería sin restricción alguna a las leyes y reglamentos miliares de nuestro país.

Por otra parte, en caso de guerra con el extranjero, se comprometía a continuar prestando sus servicios en la Argentina, aún en operaciones activas si así lo dispusiere el gobierno nacional.(27) .

Al crearse la Escuela Superior de Guerra el 1 enero de 1900, Disserens integró el primer claustro de profesores, en calidad de titular de la asignatura "Fortificación".

A partir de ese momento, su contrato fue renovado en forma continua, y a las tareas propias de la cátedra se sumaron varios viajes de estudios, como el que realizara al Puerto Militar de Bahía Blanca el 14 de agosto de 1912. (28)

Cumplíanse ya tres lustros de exitosa labor del militar suizo en instituciones educativas de nuestro ejército, cuando el Ministro de Marina, Contralmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, se mostró interesado en contar con sus servicios técnicos, ya que entre los trabajos recientemente

---

Ver : Boletines Militares: 1905-1927. Memorias de Guerra: 1907-1908; 1910; 1927-1928.

Domínguez,E: Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina. Buenos Aires 1898-1932. Vols.VI, VII.

25-Ejercieron como profesores en la Escuela Superior de Guerra el Coronel Alfredo Arent (ascendido en nuestro país a General de Brigada Honorario, fue el primer director del establecimiento), los Tenientes Coroneles Juan Kestens, Hans von Below; el Teniente de Ingenieros Juan Ithier, los Mayores Alfonso Disserens, Perrinet von Thauveney, Hans W.Kretschmer, Baron von der Goltz, Eberhard Kintzel, Adolfo Mosach, Rodolfo colditz, Alberto reinecke, Rolo von Kornatzky, Franz B. Von Gagern, los Capitanes Herman von Pfistermester, Bertran Shunck, Hans Weiland, Herman Denk, Wilhelm Faupel, Gunteh b. Von Schellendorf, Federico heusler, Juan Kestens, y el Teniente Primero Francisco Windisch Graetz.

26-Ese contrato fue renovado el 26 de noviembre de 1902, mediante un acuerdo firmado entre el Ministro de Guerra,General Pablo Riccheri, y el Mayor Alfonso Disserens. En: Archivo General del Ejército. Legajo personal de Alfonso Disserens. N° 3907.

---

27-Ib.Id.

28-De acuerdo al reglamento de la Escuela Superior de Guerra, el plan de estudios comprendía además de la enseñanza teórica, visitas a los talleres navales del Puerto Militar de Bahía Blanca, y a los buques de guerra allí apostados.

iniciados por el ministerio a su cargo, figuraba el de “proyectar el complemento indispensable para poner en buenas condiciones á las Baterías de Puerto Militar, así como también proyectar baterías en Mar del Plata y afrontar el estudio de las que más convengan en el Río de la Plata”, y consideraba a Disserens un experto en el tema.(29)

El 26 de agosto de 1915 envió una nota al Ministro de Guerra, General Angel Allaria, poniéndolo al tanto de sus proyectos, para los que estimaba “de gran conveniencia contar con la colaboración del Teniente

---

29- A principios del siglo XX, la base militar que la Armada había establecido en Puerto Belgrano era considerada una de las reparticiones más importantes de la marina, y servía de apostadero a la escuadra de mar.

Dotada de un arsenal, varios talleres, fortificaciones, diques de carena y dársena de maniobras, también contaba con un edificio en forma de castillo para oficinas y dependencias de la jefatura, el que estaba provisto de una torre de vigilancia de 50 metros de elevación.

En 1902 el ministro de Marina Onofre Betbeder ponía de relieve su importancia, al expresar que “La construcción del Puerto Militar ha formado la base de operaciones de la escuadra de combate, proporcionándole toda clase de recursos, y el gasto realizado en interés de la defensa marítima ha beneficiado también a las costas del sur, puesto que están hoy ligadas por telegrafo con la capital.

En la zona militar de Puerto Belgrano y en los alrededores se ha establecido una población que casi alcanza a 5000 personas ; en el pueblo de Tornquist se abrieron canteras de piedra que dan trabajo a centenares de obreros, y en San Blas se construyeron muebles y otras instalaciones para el embarque de pedregullo.

Contribuye pues la marina militar al conocimiento y población del litoral, desempeñando su misión en tiempo de paz, y rtribuyendo así en alguna forma los ingentes sacrificios que ha contado a la nación.”.

En: Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1902-1903 presentada al Honorable Congreso de la Nación por el Ministro de Marina, Capitán de Navío Onofre Betbeder. Bs. As. págs. 68-71

Coronel Honorario Disserens, Profesor de Fortificación en la Escuela Superior de Guerra, y técnico que, según me han informado, tiene una preparación muy amplia en esta materia, y no sabiendo si ese Departamento puede disponer libremente del citado Profesor, o si su contrato le obliga sólo a dictar sus clases, solicito de V.E. se den los pasos necesarios para obtener su colaboración en este asunto.

Si esta gestión obtiene un resultado favorable, ruego a V.E. dar órdenes al Teniente Coronel Disserens para que se entreviste con el Secretario General de este Departamento.”(30)

Ya hemos mencionado la cláusula estipulada en el contrato, por la que nada impedía a Disserens participar en este tipo de tareas. Así fue como el 6 de septiembre, Allaria ordenó responder a Saenz Valiente que “ese Ministerio no tiene inconveniente en disponer que el Teniente Coronel Honorario D. Alfonso Disserens preste la colaboración solicitada, debiendo en consecuencia disponerse que el causante se presente a S.E. el Señor Ministro de Marina y le manifieste cuándo podrá iniciar el desempeño de su cometido, en consideración a que no podrá hacerlo de inmediato por exigencias del desempeño de sus funciones como Profesor en la Escuela Superior de Guerra”.(31)

Estos trabajos se realizaron exitosamente, y el 27 de abril de 1916 fue suscripto un nuevo contrato entre el Director de la Escuela Superior de Guerra, Coronel Alberto M. Noailles y el Teniente Coronel Disserens, en las cátedras de Armas y Fortificación de dicha escuela, el que debería finalizar el 31 de diciembre de 1921.

Las condiciones eran similares a las de los convenios anteriores, variando únicamente su remuneración mensual, estipulada ahora en

---

30- A.G.E. Legajo citado.

31- Ib. Id.

quinientos pesos oro.(32)

A partir del 26 de febrero de 1917 la labor docente de Disserens se incrementó al ser designado Profesor de Fortificación en el II Curso, del Curso Superior del Colegio Militar.(33).

En este instituto se desempeñó con la misma eficiencia que en la Escuela Superior de Guerra, a juzgar por el concepto emitido en octubre de ese año por el director del Colegio, el entonces Coronel Agustín P. Justo.

Expresaba que el profesor conocía a fondo su materia, y añadía: “ Es sumamente metódico, claro y preciso en su expresión... Posee indiscutiblemente todas las cualidades que deben caracterizar a un docente profesional. Dicta su clase... con una contracción ejemplar”. (34)

El 18 de noviembre de 1818 el director reiteraba la expresiones emitidas el año anterior, con una especial referencia a la asignatura dictada por Disserens: ”Es en ella, realmente un maestro... El punto más abstracto y difícil de su materia lo hace atrayente e interesante . (35)

Lamentablemente, serios problemas de carácter personal requirieron al añosiguiente la presencia de Disserens en Suiza, impidiéndole continuar prestando servicios con regularidad en nuestro país, por lo que el 29 de septiembre de 1819 solicitó la rescisión de su contrato.(36)

El director de la Escuela Superior de Guerra , Coronel Pascual Quirós, elevó el pedido al Jefe del Estado Mayor el 1 de octubre de 1919, con las siguientes consideraciones “teniendo en cuenta las razones que aduce el interesado, como también

los importantes servicios que desde la fundación de esta Escuela ha prestado a la Institución, desempeñando las funciones de profesor de Fortificación y Guerra de Sitio, con tal celo y competencia que ha obligado la consideración y gratitud de los jefes y oficiales de nuestro Ejército, que reconocen en él además de un maestro, un dignísimo camarada y fiel servidor de la Patria, a la cual ha dedicado sus mayores energías y los mejores años de su vida, soy de opinión se acceda a lo solicitado, y, si fuera posible, se le concedan mayores beneficios que los que le acuerda el art.10 del contrato. (37)

Pese a que las autoridades intentaron impedir su retiro, y que a partir del 1 de junio de 1920 le concedieron el licencia por un año para trasladarse a Europa, considerándolo en comisión de estudio (38), finalmente debió reiterar su pedido, el que tuvo resolución afirmativa el 20 de diciembre de 1922. (39)

Se alejaba así un distinguido militar que, durante 21 años de destacada actuación , contribuyó con su labor técnica y docente a la modernización y al progreso de las fuerzas armadas argentinas

32- Ib. Id.

33- Boletín Militar. Nº 4762. 28 de febrero de 1917. pág. 233.

34- A.G.E. Legajo citado.

35- Ib. Id.

36- Ib. Id.

37- Ib. Id.

38- Boletín Militar. Nº 5819. 22 de febrero de 1921 pág. 306.

El 4 de mayo de 1920, pocos días antes de que se le concediese licencia, había sido designado Profesor Titular de armas del Curso Especial de Capitanes de la Escuela Superior de Guerra.

Boletín Militar Nº 5586.

39- Boletín Militar Nº 6355. 23 de diciembre de 1922.

En: Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1902-1903 presentada al Honorable Congreso de la Nación por el Ministro de Marina, Capitán de Navío Onofre Betbeder. Bs. As. pág.s. 68-71

## **Bibliografía**

### **Fuentes documentales**

Archivo General del Ejército: Legajo del Teniente Coronel Alfonso Disserens. N°3907 Boletines Militares

Dominguez, Ercilio: Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y la Armada de la República Argentina. Buenos Aires, 1898.

Memorias del Ministerio de Marina

### **Fuentes bibliográficas**

Arguindeguy, Pablo E: Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina. Buenos Aires, 1972.

Arguindeguy, Pablo E. y Rodríguez, Horacio: Las fuerzas navales argentinas. Buenos Aires, 1995.

Arguindeguy, Pablo E. y Rodríguez, Horacio: Influencia del pensamiento militar extranjero en la modernización de la Armada Argentina

(1898-1910). En: II Congreso Nacional de Historia Militar. Buenos Aires, 1999.

Galarza, Jorge L.: La escuadra de mar de 1898. En: Congreso Nacional de Historia Militar. Buenos Aires 1996.

Mabragaña, Horacio: Los mensajes. Historia de desenvolvimiento de la Nación Argentina relatada cronológicamente por sus gobernantes: 1810-1910. Buenos Aires, 1910.

Rodríguez, Horacio: 1895-1898. Período de renacimiento del poder naval. En: Congreso Nacional de Historia Militar. Buenos Aires, 1996.

Salduna, Horacio: Influencia del poder naval como garantía del mantenimiento de la paz y en la defensa territorial. En: Congreso de Historia Militar. Buenos Aires, 1996.

Tanzi, Héctor J.: La adquisición de los cruceros acorazados y poder naval argentino. En: II Congreso Nacional de Historia Militar. Buenos Aires, 1999.

Ana María Musicó Aschiero

## RECUERDOS DEL S.S. TACOMA

### Extractos de un manuscrito realizado por Knut Gunnar (Whitey) Augustsson

Llegó a mi conocimiento que nuestra compañía se iba a hacer cargo del equipamiento de un ex buque de pasajeros alemán que había sido detenido al comienzo de la guerra en el puerto neutral de Montevideo, Uruguay. Me fue ofrecido el puesto de Primer Oficial para vigilar y supervisar el acondicionamiento necesario en el departamento de cubierta. Sentí que tenía los antecedentes y la experiencia requeridos y acepté de buena gana el ofrecimiento. ¿Uruguay? Sabía dónde quedaba en el mapa pero nunca había estado allí. Nuestra compañía hizo los arreglos para mi pasaporte y transporte. Me despedí de mala gana de mis viejos batallones; habían sido buenos hombres con quienes trabajar y nos separamos con un respeto mutuo del uno por el otro. También era triste dejar a mi propia familia pero miles de personas estaban dejando a sus familias y yendo a la guerra.

Así, dejé Nueva York el 4 de mayo de 1943 con dirección a Miami, la primer pierna de mi viaje. Como un niño esperando su nuevo juguete, estaba ansioso por llegar a mi nuevo buque, pero podía ver que eso iba a ser una odisea larga y a los saltos. En Miami tuve que esperar un día para tomar el siguiente avión con destino al sur, el cual dejó Miami el 6 de mayo y realizó las siguientes escalas: La Habana, Puerto Príncipe, San Juan y Antigua, donde pernoctamos. Dejamos Antigua el 7 de mayo y nos detuvimos en Saint John, Islas Vírgenes y Trinidad, donde nos quedamos por la noche. De Trinidad el 8 de mayo continuamos a través de Georgetown, Paramaribo, Brasil, luego pasamos por encima del gran Río Amazonas a baja altura. ¡Qué

vista imponente! Parecía una gran serpiente larga deslizándose hacia el océano. Se podían ver cosas desde el aire que nunca se hubieran podido ver desde la cubierta de un buque. Luego cruzamos la vieja línea mítica del Ecuador a las 17.45. Al anochecer aterrizamos en Belén, Brasil, y nos hospedamos por la noche. A la mañana siguiente, el 9 de mayo, despegamos hacia Santa Lucía, Fortaleza, Natal y Recife, donde nuevamente pasamos la noche. Dejamos Recife en la mañana del 10 de mayo y realizamos las siguientes escalas: Maceio, Bahía y Río de Janeiro, donde pasamos la noche.

Nuestro avión despegó el 11 de mayo; pasamos por encima de Santos, el mayor puerto exportador de café de Brasil, pero no aterrizamos. Por último llegamos a Buenos Aires esa misma noche y terminé mi viaje de siete días. Había tenido suficiente vuelo por lo tanto tomé el vapor fluvial (Río de la Plata) que viajaba de noche de Buenos Aires a Montevideo.

Unos días más tarde pude echarle la primera mirada a mi nuevo buque. Toda la documentación referente a dimensiones había sido retirada pero mediante la regla del pulgar estimé que tenía unos 600 pies de eslora y aproximadamente 70 pies de manga. Tenía 5.043 toneladas netas y había transportado alrededor de 100 pasajeros. Su número oficial era 301 y su puerto de registro sería Panamá. Era un buque fuerte, las chapas de su casco eran pesadas y las costuras estaban superpuestas con costuras de triple remache. Su cubierta principal continua estaba revestida con tablas de madera de tres pulgadas. Los

constructores alemanes conocían todos los trucos y la Marca de la Línea de Máxima Carga se medía desde la superficie de esta cubierta, lo cual levantaría su Marca de Línea de Carga tres pulgadas para darle tres pulgadas extra de tonelaje de carga (carga = ingresos), en este caso 300 toneladas. Los alojamientos de los pasajeros no eran los de un transatlántico de lujo, pero eran pulcros y cómodos para una combinación de barco de carga y pasajeros. En el salón de pasajeros había un fino piano alemán y equipo de amplificación. Con más tiempo, haría un inventario del buque.

En forma metódica comencé a tomar nota de lo que el Departamento de Cubierta tenía que hacer para que nuestro buque estuviera en condiciones de navegar. Le daría prioridad a los artículos de mayor importancia. Los botes salvavidas estaban contruidos con chapa metálica galvanizada de 16 de espesor con una roda, quilla y poste de popa de 3x6". Los botes habían sido dejados sin funda y los enjaretados estaban muy deteriorados y tenían que ser cambiados. El equipo de lucha contra incendio tenía que ser probado y examinado en combinación con la Sala de Máquinas. Lo mismo ocurría con el sistema de gobierno de puente y de emergencia. Quitaría los imanes de todas las bitácoras de compás (un lucrativo lugar de escondite para un saboteador inteligente), haría enviar los compases a tierra para su verificación en una casa náutica, luego los compensaríamos para probar el aproamiento de nuestro buque. En el mar los compensaríamos en todos los rumbos a partir de líneas de azimut tomadas del sol o las estrellas, pero eso era una consideración posterior.

Hasta ese momento había encontrado todo dentro del alcance de mi experiencia pasada. Había husmeado un poco en la sala de máquinas cuando no había nadie por allí. Eso estaba fuera de mi influencia pero no de mi interés. Me di cuenta de que todos los requerimientos de luz y energía que se suscitaban

cuando el buque estaba en puerto eran generados por varios diesel auxiliares; por lo tanto, la planta principal de energía y las calderas podían pararse si el tiempo lo permitía y las reparaciones lo requerían. (Si eso era una ventaja, mi magro conocimiento de ingeniería no lo podía determinar.) Había un gran generador para suministrar energía en el mar que se operaba desde la máquina principal. Me pareció que el capataz del taller de reparaciones (Lorenzo) era el "hombre clave" de esta organización. Era un graduado del "colegio de golpes duros", un excelente mecánico, honesto y trabajador.

El "toque final" debía darse antes de firmar el contrato, supuestamente de acuerdo con la póliza de Lloyds "No cure - No pay". Todo parecía estar en orden, pero no era así. Los armadores del buque se miraron entre sí. ¿Lorenzo había sido consultado? ¿No? Bueno, nunca hemos firmado nada relativo a las reparaciones de un buque sin consultarlo, y mandaron buscar a Lorenzo. Llegó vestido de mameluco con la gorra en la mano y su Capitán le preguntó: "Lorenzo, hemos inspeccionado todo. Parece que todo está en orden; ¿firmamos o no firmamos?" El resto del grupo se estaba poniendo impaciente. ¿Qué podía saber ese mecánico? Lorenzo contestó: "Hasta que no haya visto la parte de abajo del Engranaje de Reducción escondido en la parte de abajo de la carcasa inferior de la turbina, no firmaré nada." Nadie había pensado en eso. El Engranaje de Reducción fue levantado y he aquí el resultado: se había realizado un experto acto de sabotaje con un simple cincel y un martillo. Los engranajes estaban completamente arruinados (y también lo habrían estado los armadores). ¿Qué pensaba Lorenzo que se podía hacer? Luego de investigar un poco dijo: "Hay suficiente metal bajo los dientes del engranaje para quitar los dientes rotos y tallar unos nuevos. El piñón tendrá que ser aumentado para enganchar con el nuevo Engranaje de Reducción. Habrá una

reducción insignificante en las R.P.M.” (Todo esto fue luego confirmado por un ingeniero con regla de cálculo.) Se trataba de un trabajo que superaba las reparaciones locales, demasiado grande para Uruguay. La única forma en que se podía hacer bien era enviar ambos engranajes a los Estados Unidos. Esto supondría enviar y traer de regreso ambos engranajes por barco, correr el riesgo de un torpedo, una demora impredecible en tiempo y costo. Si hubiera sido mi decisión, hubiera cancelado todo el trato.

Administración de Trafico Marítimo de los EE.UU. Por el presente se certifica que K. Gunnar Augustsson se presentó a prestar servicios como Primer Oficial a bordo del S.S.Tacoma el 12 de mayo de 1943 y posteriormente fue designado “Capitán Suplente” para la preparación del buque para la mar. Durante todo este tiempo su capacidad y servicios fueron excepcionales y muy por encima del promedio. Por lo tanto, es un gran placer recomendar al Sr. Augustsson por su excepcional capacidad y contracción al deber en todo momento.

Firmado Inspector Principal  
U.S.W.S.A.  
Reparaciones en el Extranjero y  
Operaciones de Salvamento

El reacondicionamiento de los botes salvavidas había sido un proceso tedioso pero era vital que se hiciera correctamente. Ahora todos los botes se encontraban en óptimas condiciones. Era necesario entonces asegurarse de que el equipo de arriado e izado no hubiera sido saboteado. Para hacer esto adecuadamente los botes tenían que ser cargados hasta su capacidad apropiada, arriados al agua e izados nuevamente. El inspector local que se ocupaba de esta operación sugirió usar bolsas de arena como peso. Suministrar las bolsas de arena requeridas supondría com-

parlas, transportarlas en un camión al buque, subirlas por el portalón a la cubierta de botes; algo de arena seguramente se derramaría en el fondo de los botes y luego sería difícil de sacar. Luego, una vez que hubiéramos terminado con las bolsas, no podríamos volver a venderlas. Seguramente había una mejor forma. Se me había contagiado un poco de ingenio Yankee de mi pasada asociación con maestros de la improvisación. El inspector me dio carta blanca en el método en la medida en que garantizara el peso. ¿Cuál era el peso requerido?

Treinta personas a 70 kilos cada una es igual a 2.100 kilos según mis cálculos. Ahora simplemente ocurre que 1 litro de agua dulce pesa 1 kilo. Pusimos una manguera de agua dulce conectada a un medidor de agua en el muelle. Algo hizo sonar una campana. Traje el puntero al bote; mientras tanto, hice que dos hombres enrollaran dos fundas de bote y las ataran en la proa y la popa por las salpicaduras de los mamparos. Luego le pedí al inspector que me acompañara hasta el medidor de agua, donde ambos tomamos una lectura. Abrí la válvula. Después de que se habían registrado 2.100 litros de agua cerré el medidor. ¿2.100 kilos, correcto? Parecía complejo, pero concordó. Entonces fuimos al bote salvavidas pero todavía parecía dubitativo, por lo tanto le dije: “Si insiste en medir con regla de cálculo todo este asunto le puedo proporcionar el promedio de longitud, profundidad y ancho del agua y el coeficiente del bote y con el instrumento en su portafolio (regla de cálculo) y la vieja “Regla de Simpson” puede hacerlo en papel.” Esto lo hizo olvidar cualquier otro tecnicismo. Era un hombre del montón y admitió que nunca lo había hecho así antes (yo tampoco). Cuando critiqué su “sistema de bolsa de arena con tiempo y material” no le gustó. El tiempo y el material tienen sus puntos.

Sincronizando cuidadosamente el arriado e izado, la operación se llevó a cabo

perfectamente. Sostuvimos cuidadosamente el primer bote, arriamos el segundo al nivel de la cubierta de botes y pasamos el agua del primero al segundo con un tubo. Repetimos la operación hasta hacerlo con todos los botes. Por último pasamos el agua al tanque de la caldera de doble fondo. Todo se había hecho en un día de trabajo y yo estaba feliz de ver que ninguno de los botes perdía una gota. Sabía que se decía a mis espaldas que era un tipo tacano, detallista y chauvinista, pero tenía en casa un par de niños que recogían papel de las calles para el esfuerzo de la guerra. Además, conocía el valor del agua buena; había estado con el agua racionada en navegación. ¿Por qué no ponerse un “Sobresaliente” cuando uno puede?

En el departamento de cubierta, el equipo de salvamento y lucha contra incendio estaban en excelentes condiciones de operación. Desde la estación de incendio principal ubicada en la cubierta de botes elevada del través, con buena presión de agua, casi podíamos alcanzar la proa y la popa con un buen chorro de agua. Esto era una ventaja en caso de que las otras estaciones se volvieran inaccesibles. El acople del sistema de gobierno manual de emergencia en la cubierta de popa tenía el mérito de ser muy simple. Había un cuadrante semicircular dentado unido a la cabeza de la mecha del timón en un eje vertical de forma hexagonal que llegaba hasta la rueda del timón manual sobre la cubierta. Sobre este eje se movía un piñón dentado que engranaba en los dientes del cuadrante semicircular. Cuando no estaba en uso el piñón se levantaba. Para acoplar el sistema manual, todo lo que había que hacer era correr el perno y dejar que el piñón cayera dentro del cuadrante dentado. Tomé el tiempo de la operación y llevaba un minuto. Esperaba que nunca tuviéramos que usarlo pero, por si acaso. Por esos días se decidió quitar el generador grande impulsado desde el motor principal y depender exclusivamente de los gene-

radores diesel. Lorenzo, mi viejo confidente, me aconsejó oponerme a esto, lo cual hice. Me dijeron que no me metiera en los asuntos del Departamento de Máquinas y eso hice. Luego vino la reparación mayor de los equipos de carga; nada debía dejarse al azar. En el Departamento de Máquinas habían descubierto que los pernos de unión del eje de la hélice habían sido quitados y que se había cortado con sierra a través de las tres cuartas partes del metal, otra hermosa muestra de sabotaje. Esta reducción de la resistencia del metal no se habría detectado hasta encontrarse con el motor al máximo en el mar y habríamos permanecido a la deriva sin remedio, una presa fácil para un torpedo.

Con nuestro equipo de movimiento de cargas comenzamos por la proa y gradualmente llegamos a la popa. Cada pluma y aparejo fue probado a una vez y medía su capacidad estimada. Sorprendentemente, todo salió bien.

Por fin las cosas estaban comenzando a salir. Nuestro engranaje de reducción y el piñón reacondicionados llegaron y fueron instalados. Llegó un nuevo Jefe de Máquinas de los Estados Unidos, una señal de progreso que era alentadora.

La gran chimenea de humo había sido objeto de mi curiosidad por mucho tiempo. Dentro de la envoltura exterior había otra chimenea más pequeña sostenida por cuatro poleas de cable. De este modo, la chimenea interior podía extraerse en forma telescópica por encima de la otra. Estaba allí por alguna razón pero no se hizo ningún intento por hacerla funcionar. Aprenderíamos más sobre esto más adelante.

Había pasado un año desde que yo me había presentado en el buque y me estaba poniendo impaciente por entrar en acción. Empecé a sentir que el tiempo y el dinero empleados estaban desproporcionados con el valor recibido pero estaba comprometido a permanecer tanto como el negocio exigiera.

A esa altura teníamos todo el casco pintado con el monótono color gris de guerra. Dado que se reservaría una carga para nosotros cuando estuviéramos navegando hacia los Estados Unidos se hacía necesario renovar algunas de las tablas rotas del techo en las bodegas de carga inferiores. Esto podría haberse convertido en una operación cara y prolongada, de modo que decidí emplear lo que había aprendido sobre el viejo y querido sistema yanqui de estandarización. El techo número 1 estaba en las peores condiciones, por lo tanto decidimos arrancarlo totalmente y, con las tablas que pudiéramos salvar, emparchar el resto de los techos. Luego medimos la longitud de la bodega de carga en proa y popa y el ancho de la misma. Esa longitud la dividimos en longitudes normales de tabla lo más económicas posible y solicitamos que ambos extremos de las tablas fueran puestos en escuadra en el aserradero. El pedido era la cantidad que cupiera en la longitud y ancho del espacio dado. El recorte en los costados fue hecho por nuestro propio carpintero; el resto fue hecho por mano de obra no calificada. Todo salió como se había proyectado y resultó un buen trabajo. El taller de reparaciones observó nuestro método pero su norma preferida era “tiempo y material”.

Había guardado un registro del inventario del buque y del trabajo completado. Me guardé una copia y entregué el original a nuestro nuevo Capitán, quien pareció aprobarlo. Realmente no tenía mucho por lo que preocuparse pero así era como debía ser. En un par de semanas nos trasladamos desde nuestro lugar original de amarre hasta un amarradero de carga. El único artículo importante que ahora faltaba en el Departamento de Cubierta era la maniobra de fondeo, que no había podido controlar en el otro amarradero. Con ayuda de un remolcador hicimos girar la proa en la dársena de la bahía y dejamos que el ancla de estribor cayera con cuatro grilletes de cadena en el agua; luego la recogimos nuevamente.

Cuando entró al escoben, el grillete del cepo del ancla se rompió y el ancla cayó “de lleno” en la bahía; sin lugar a dudas, otro inteligente sabotaje. Yo había previsto esta eventualidad y tenía listo un boyarín con un cabo y un muerto que dejé caer en el lugar como indicador. Realizamos la misma operación con el ancla de babor pero para nuestra sorpresa todo anduvo bien. Al día siguiente pedí prestados tres tramos de tubo de media pulgada al Departamento de Máquinas, arrié un bote salvavidas y sondeé en el lugar del boyarín indicador. Enseguida toqué el ancla, pero veinte pies más abajo sobre el fondo de barro sedimentario. Sabía que era un caso con pocas esperanzas pero nuestro Capitán insistió en obtener un buzo. Le mostré al buzo la ubicación pero cuando toqué el ancla con el tubo, él insistió en que era una roca. Entonces le hice escuchar el sonido metálico a través del tubo. Sabiendo que no podía engañarme me dijo lo que yo quería oír: “¿Cree que se puede bajar veinte pies en el barro y enganchar el ancla?” Le dije que pensaba que estaba completamente en lo cierto. El no trabajaba con una póliza abierta de Lloyds (No cure – No pay); la suya era la acostumbrada política local “tiempo y materiales”. Por supuesto que había anclas de repuesto disponibles pero siempre a un costo significativo.

El 27 de junio de 1944 llegó el día de firmar el Contrato (por alguna inexplicable razón cayó en el día de mi cumpleaños) y nuestra tripulación de la Liga de las Naciones, amontonada por el viento de la casualidad, se alineó para poner sus nombres en la línea punteada. Sabía secretamente que algunos de ellos tenían formas particulares de pensar. Nuestro Comisario nacido en Holanda había sido el maestro de orquesta de una pequeña banda en Buenos Aires e iba a intentar vender algo de su música de tango en Nueva York. Un tal Lotario estaba escapándose de un casamiento a la fuerza. Nuestro Radio Operador (Sparks) era un inglés que sostenía la teoría

de que “La ausencia hace que el corazón se vuelva más cariñoso” para revitalizar su estado civil (le salió el tiro por la culata). La mayoría del resto de nosotros operaba en el régimen de “danos hoy el pan nuestro de cada día”.

Estando amarrados al muelle reforzamos todos nuestros cabos de amarre para nuestra primera prueba del nuevo motor a muelle. Apareció algo de aspereza esperada en los engranajes y hubo que pulirla. Fue un proceso largo y hubo que repetirlo varias veces a velocidades aceleradas hasta que la aspereza desapareció. Luego llegó el largamente esperado día de la prueba real en mar abierto, la culminación del tiempo y esfuerzo pasados.

Esto debía ser un espectáculo grandioso; por lo tanto, a las 0800 izamos una bandera panameña nueva en el mástil de popa. Llegaron a bordo dos cajas de whisky escocés del taller de reparaciones (cuidado con las tormentas). Nuestro Capitán, uniformado de gala, con los zapatos brillando como espejos, llevaba su enorme responsabilidad con el aire profesional del Capitán de un transatlántico oceánico, pero evidentemente ya había “izado” algunas. Parecía que toda persona eminente tenía que ver en el asunto y una multitud comenzó a deambular a bordo. Yo había dado instrucciones al vigilante del portalón para que los escoltara al camarote del Capitán. Mientras tanto, hice que probaran el sistema de gobierno, dejamos cabos simples, llevé a nuestro práctico especial al puente, mandé hacer firmes los cabos en los remolcadores de proa y popa y enganché el portalón. Luego fui al camarote del Capitán para informarle que el buque estaba listo para hacerse a la mar. Reuniendo toda la formalidad que pude, dije: “Buque listo para navegar, señor. ¿Permiso para retirar el portalón?” “Si, retiren esa condenada cosa”, dijo, a lo que respondí: “Si, señor”-

Todos excepto nuestro Representante de la Administración de Trafico Marítimo esta-

ban de buen humor y noté que una de las cajas de whisky escocés estaba vacía. Al rato la multitud estaba en el puente y por los parlantes salió la voz de nuestro Capitán, fuerte y clara: “Recojan los cabos, rápido”. Los remolcadores nos alejaron del muelle y el motor comenzó a dar adelante despacio. Me quedé cerca de las anclas en el castillo de proa hasta que nos separamos del puerto. Los remolcadores se separaron y nuestras máquinas se hicieron cargo; hasta ese momento todo tenía un toque profesional. En las capaces manos de nuestro Jefe de Máquinas el motor se desempeñaba de manera excelente pero no todo estaba yendo bien en el puente. Nuestro capitán se había trabado en una discusión acalorada con el práctico y algunos de los locales se pusieron del lado de este último. En un arranque de rabia se fue presuroso a su camarote buscando refugio en la botella y, cuando había bebido lo suficiente para destruir su sano juicio, volvió al puente y trató de tomar el comando del barco, quitándoselo al práctico. El Representante de la Administración de Trafico Marítimo me mandó buscar y me ordenó tomar el comando. Esa era una orden que yo no podía aceptar de él mientras el Capitán estuviera en el puente. Nuestro Capitán dio señales de desmayarse y finalmente logré llevarlo abajo, a su camarote, donde propuse un brindis por la prueba del barco. Luego de eso quedó inconsciente en un colapso total. Permaneció en el limbo por varias horas. Todo salió bien y volvimos a nuestro primer muelle y echamos amarras.

Estábamos llegando a mediados de julio y nos encontrábamos listos para comenzar a cargar. Nuestra carga consistía en una variedad de mercaderías locales de exportación, carne enlatada, quebracho, brandy autóctono, tasajo (fajas de carne secada al sol), ropa y zapatos, cueros húmedos y secos y mondongo en toneles almacenados en cubierta. Nuestro buque tenía amplio espacio cúbico para almacenar

carga y no habían puertos opcionales de descarga, por lo tanto era fácil ajustar nuestro calado. Por un tema de interés propio había averiguado el asiento del buque a máxima velocidad mientras estuvimos en la prueba de mar con un simple nivel de carpintero y tratamos de mantener el buque con un calado parejo en proa y popa. (La hélice entrega su máximo impulso en iguales calados, un factor económico y de velocidad.)

Nuestro Radio Operador había dejado el sistema de altoparlantes en buenas condiciones de funcionamiento y habíamos conseguido algunos discos fonográficos. Uno en particular debía ser nuestra despedida por irnos de Uruguay. El día antes de zarpar dejamos libre a nuestra tripulación un poco más temprano para que pudieran despedirse adecuadamente de sus familias y novias. Sabía que habría aclamaciones y lágrimas y comida y vino, por lo tanto les advertí “todos a bordo a las 0700, no importa cómo”. Todos cumplieron. Yo había heredado la vieja y querida costumbre estadounidense de la puntualidad y no era contrario a dejar la tierra del mañana y volver al mar. En la mañana llegó un jeep de la guarnición militar de los Estados Unidos con algunos repatriados no aptos para el servicio militar, todos hombres no deseados que parecían potenciales amotinados. El oficial a cargo recomendó mantenerlos encerrados bajo llave. Nunca un momento aburrido. Terminamos de cargar al mediodía; las escotillas fueron trancadas, el equipo de carga hecho firme y el pito y el sistema de gobierno probados.

Una muchedumbre comenzó a reunirse en el muelle. Mientras nos juntábamos en el través para retirar el portalón, una bella mujer joven, en un “hermoso gesto”, pidió permiso para entregar un pequeño paquete a su amante que partía. Hay un punto en el cual la resistencia a una mujer suplicante se vuelve imposible. Fue un error fatal. En un abrir y cerrar de ojos el portalón fue asediado por cuerpos de mujeres en movimiento que sólo retroce-

dieron al amenazarlas con echarlas al mar.

Mientras íbamos a proa y popa para recoger nuestros cabos de amarre, todos miraban hacia atrás con melancolía. Cuando el último cabo de amarre que nos unía a la costa uruguaya estaba a bordo y el ruido de los guinches de atraque había desaparecido, nuestro altoparlante, que estaba enfocado hacia la muchedumbre, comenzó: *Adiós muchachos compañeros de mi vida ...* para alegrar a los que estaban deprimidos. Los remolcadores nos alejaron del muelle y con máquinas adelante despacio nos fuimos moviendo hacia el sol poniente. Los remolcadores se separaron, hubo un largo toque de despedida de nuestro pito y las manos que se agitaban en el muelle se volvieron cada vez más pequeñas hasta que desaparecieron. Pronto los edificios familiares se confundieron en una masa sólida hasta que todo desapareció en una bruma gris por debajo del horizonte. Estábamos solos.

La noche llegó mientras nos movíamos sobre el mar silencioso bajo un cielo estrellado. Teníamos un rumbo este sureste y gradualmente nos alejábamos de la costa uruguaya. El tiempo era bueno, el barómetro estaba estable y había un hermoso cielo claro. Se organizaron las guardias (yo no hacía guardia) y todos se acostumbraron a la rutina y al silencio hasta que un extraño aullido de perro rasgó el aire. Un perro polizón había estado corriendo para arriba y para abajo por la cubierta del través buscando el portalón. Al no ver nada sino agua corriendo se había vuelto histérico y peleaba con uno de los repatriados, quien se sacó su bota del ejército y se la arrojó al perro. Los gritos venían ahora de la cubierta de abrigo. Fui a investigar y vi a dos hombres tratando de poner un perro dentro de una bolsa de arpillera con peso. En la penumbra no pude distinguir sus caras y cuando me vieron venir desaparecieron. Indudablemente, la idea había sido arrojar al perro por la borda. Lo saqué de la bolsa y ¿quién se

imaginan que era? Nada menos que el pequeño perro callejero que había derrotado al Gran Danés de nuestro Capitán. Entonces noté que una de sus patas delanteras estaba quebrada. Ahora tenía un hermoso asunto para resolver. Como una criatura salvaje que se inmoviliza ante la proximidad del peligro, estaba temblando como una hoja y me miraba con ojos tan tristes e implorantes que no pude sacar fuerzas de mis adentros para arrojarlo al océano. Lo levanté y lo llevé a mi camarote. Su pata estaba quebrada en dos y todo el problema se podía haber resuelto en un segundo pero yo no podía patear a un hombre o a un animal cuando estos estaban caídos. Mandé llamar a nuestro carpintero griego e hice que me fabricara unas hermosas tablillas de madera. En el gabinete de medicamentos encontré un frasquito con solución anestésica y cinta adhesiva. Chips llegó con las tablillas, pusimos un poco del líquido en una esponja y lo mantuvimos sobre su nariz. Al perro no le gustó mucho pero Chips lo mantuvo inmóvil y finalmente dejó de lado sus luchas espasmódicas contra lo inevitable y se desplomó.

Enderezamos su pata y pude sentir que el hueso volvió a su lugar correspondiente. Chips mantuvo la pata tirante mientras yo aplicaba las tablillas y las tensaba con cinta. Cuando yo había terminado, el perro aún estaba en el mundo de los sueños, de modo que lo coloqué en un pequeño bolso de mano. Luego hice una ronda por el buque para verificar el muy importante oscurecimiento. Cuando volví, el cuerpo inerte mostraba alguna señal de vida pero enseguida estaba durmiendo plácidamente. Como yo, había tenido un día agitado.

La opinión general en Montevideo por parte de los interesados en esos asuntos había sido que el Tacoma nunca llegaría a los Estados Unidos. Dado que no llevaba armamento sería una presa fácil para cualquier viejo submarino que quisiera utilizarse para la

caza. Si había un submarino aguardándonos, sería lógico que su comandante esperara que nosotros siguiéramos la costa uruguaya hasta Punta del Este, donde seríamos un blanco fácil antes de abrirnos hacia el gran Océano Atlántico Sur. Pero el perro estaba durmiendo profundamente y yo estaba demasiado cansado para preocuparme por los submarinos. Me fui a la cama y quedé dormido inmediatamente.

Me despertó el perro gruñendo y protestando como si estuviera loco. Dije: “He hecho todo lo que pude por ti, cállate o te arrojaré por la borda” pero se estaba poniendo peor. Luego oí los pasos apurados de Sparks que venía corriendo con dirección al puente. Sparks había recibido un mensaje muy misterioso: el prefijo era “PAN” (Urgente), la señal de llamada no podía identificarse. La letra “v” (Necesito ayuda) estaba repetida tres veces. El resto del texto no lo recuerdo (está enterrado con Sparks en el cementerio británico de Montevideo). Unas millas encima de Punta del Este había un cañón profundo, un invernáculo perfecto para un submarino que estuviera preparando una emboscada. El mensaje había sido un cebo hacia la trampa en donde se pudiera mover para la caza. Nuestra fecha oficial de zarpada de Montevideo había sido demorada un día debido a una carga que llegó tarde. Si el submarino tenía un enlace con Montevideo puede haber tenido la fecha equivocada de nuestra partida. ¿Pero por qué el mensaje? Bien podía ser curiosidad y ansiedad incontrolables con respecto al fracaso en llevar a cabo su misión. Si nuestra suposición era correcta, estábamos en un rumbo de colisión con un torpedero. Aun si estábamos equivocados, era mejor actuar que esperar hasta que fuera muy tarde. En la superficie éramos más rápidos que él; era una estrategia del cazador y el cazado.

En tiempo de paz, al recibir un llamado de radio pidiendo ayuda, todos los buques en la vecindad se apuraban en acudir al rescate.

Era un lazo de camaradería y hermandad en el mar. Ahora podía ser usada como un arma de doble filo para destruirnos. Al salir apurado de mi camarote había dejado mi puerta abierta y el terrible aullido de mi perro se podía oír por todo el buque. Corrí hacia abajo, arrojé una frazada sobre él, cerré la puerta y volví al puente. Nuestra decisión había sido unánime: si estábamos en peligro debíamos apartarnos del mismo y por lo tanto cambiamos de rumbo y nos dirigimos al mar abierto. Inmediatamente volví a mi camarote y para mi asombro encontré a mi perro callado y tranquilo. ¿Este pobre animalito estaba dotado de algún poder premonitorio de sexto sentido para predecir el peligro inminente? (Eventos posteriores probarían que era así.)

No se podía hacer más nada; yo creía que habíamos pasado el punto de peligro – ¿sería así? El perro estaba profundamente dormido y pronto yo me marché al país de los sueños. Pero mis sueños fueron cortos. A las 0200 me desperté en mi litera. Con las manos busqué la llave de la luz. ¡No había luz! Nuestro buque estaba a oscuras y nuestras máquinas estaban detenidas para evitar la detección. El oscurecimiento dio como resultado una falla en el sistema de gobierno y nuestro buque estaba a la deriva y desamparado en el océano. La advertencia de mi viejo amigo Lorenzo me resonaba en el oído. “No deje que saquen el generador principal del buque; es parte del equipo original del buque.” Pero el proyecto había estado tan atestado de burocracia profesional que el elemento más escaso había sido el sentido común.

Se había dado la orden: no mostrar luces, no hacer ruido. Si el submarino había puesto su oído contra el suelo y emprendido la caza, podría fácilmente captar cualquier “ping” en estas aguas calmas. Ahora estábamos en aguas profundas, sin posibilidades de varar nuestro buque en caso de un impacto. Nadie parecía pensar en el sistema de gobierno manual que tan cuidadosamente yo había

reparado en Montevideo. El tiempo era nuestro aliado más precioso y le dije al Capitán que yo podía acoplar el sistema de gobierno manual en menos de cinco minutos. Eso eran buenas noticias. Corrí al compartimiento del sistema de gobierno, dejé caer el piñón en el cuadrante y desenganché la conexión eléctrica. En cubierta, el compás de la timonera tenía que ser transferido a la cubierta de popa y el rumbo del compás retransmitido desde el compás magistral en el puente alto. Después de menos de media hora de detención estábamos navegando nuevamente a toda máquina. Mi preparación previa estaba dando sus frutos y yo me sentía cómodo. Nuestro competente Jefe de Máquinas tuvo los generadores diesel funcionando nuevamente al día siguiente.

El comportamiento de nuestro Capitán en puerto no tenía relación con su capacidad en el mar como capitán de un buque. Podía identificar cualquiera de las estrellas de primera magnitud normalmente usadas para navegación, tanto en el hemisferio sur como en el norte, sin un identificador de estrellas, y en el mar nunca estuvo sobrecargado.

Al controlar a mi paciente encontré que ya era ambulatorio en tres patas; la que estaba quebrada la extendía hacia el frente. Hice que Chips me preparara una caja llena de aserrín que instalamos en mi baño. Le pregunté a Chips si podía sugerir un nombre adecuado y propuso el nombre “Bambi”. No sonaba mal, por lo tanto lo bautizamos en ese momento y lugar con un bautismo de agua. Ambos repetimos el nombre hasta que pareció adquirir significado para él. El mozo que arreglaba mi camarote, que parecía conocer al perro con anterioridad, trajo su comida y agua, y el animal se estableció.

Si todo salía de acuerdo con Hoyle, debíamos entrar al puerto de Río de Janeiro al día siguiente. Habíamos limpiado nuestro buque y lavado nuestras cubiertas para hacer que el mismo pareciera respetable. Tarde en la no-

che, cuando me iba a ir a dormir, Bambi comenzó a actuar de forma extraña, gimiendo como si estuviera asustado de algo amenazador. Me levanté para ver si tenía algún problema pero no pude encontrar nada; empero, su gemido se hizo más intenso. Fastidiado, me levanté para hacerlo callar cuando mi puerta se abrió rápidamente y una voz gritó: “fuego, fuego, fuego”. Sin permiso soné la alarma general y la tripulación se levantó aprisa de sus literas. Una acumulación de hollín que se había formado en la chimenea durante la larga inactividad del buque se había prendido fuego y grandes bolas de hollín encendido caían sobre nuestras cubiertas y escotillas. Habíamos mantenido ejercicios de incendio semanales en Montevideo y todo el mundo corrió a sus estaciones. Despaché a Chips con algunos hombres para que los ventiladores de cubierta no quedaran enfrentados al viento. Si alguna de estas bolas ardientes se metía en nuestras bodegas de carga estaríamos arruinados. Algunas de las bolas avivadas por el viento se desintegraban como cohetes y caían en pequeños pedazos. Varias lonas de las escotillas tomaron fuego en proa y popa. ¿Debía ser esto nuestro peligroso “beso del desastre”? Yo tenía la esperanza de que nuestro Capitán pusiera el buque en la dirección del viento pero no quería ofenderlo preguntándole. Estábamos ganando y en aproximadamente una hora la infernal chimenea se apagó. Nuestro buque previamente limpio era un espectáculo de decoloración. Comenzaríamos una nueva limpieza en la mañana. Ahora el misterio de la chimenea telescópica se había resuelto. Con ésta izada, el hollín ardiente habría pasado por encima del buque y caído en el océano. El tiempo que había usado en preparar el equipo de lucha contra incendios había pagado dividendos. Cuando finalmente volví a mi camarote encontré a Bambi durmiendo en paz. Este perro era un médium psíquico con sensibilidad avanzada a las fuerzas no físicas.

Dado que estábamos en silencio de radio no podíamos solicitar un práctico por adelantado pero una pequeña embarcación naval salió para guiarnos al fondeadero en el interior del puerto, donde se estaba formando un convoy con destino al norte. Se sugirió que yo fuera al puente para actuar como intérprete, aunque yo sólo era capaz de entender portugués cuando las palabras se parecían al español. Pareció una sugerencia inofensiva y la acepté. La embarcación naval se comunicó con nosotros mediante un megáfono de mano y dijo (lo que yo tomé como) “sígueme”, y así lo hicimos apenas a la velocidad necesaria para que el buque obedeciera al timón. Luego de aproximadamente media hora el buque se detuvo pero la embarcación naval siguió navegando sin mirar hacia atrás. ¡Entonces caímos en la cuenta de que el Tacoma había varado y todo era culpa mía!

El Capitán llamó a sala de máquinas: “Denme todo lo que puedan atrás dentro de la seguridad del motor.” La máquina fue hacia atrás pero no pasó nada. Entonces me dijo: “Usted nos metió en esto; ahora usted nos sacará”, y se fue abajo a su refugio con la botella. Chips y yo sondamos alrededor del buque y encontramos que estaba varado sobre una marisma en nuestra amura de babor. Buscando en la tabla de mareas encontré que la marea comenzaría a subir en aproximadamente una hora. Un amigo en problemas es sin dudas un amigo, por lo tanto bajé a la sala de máquinas a hablar con nuestro Jefe de Máquinas. ¿Me podría ayudar a salir? “Déjemelo a mí”, me dijo. “Cuando vuelva al puente ponga el telégrafo de máquinas en Atrás Toda y haga sonar la campanilla.” Hice como me dijo; el buque comenzó a vibrar y a sacudirse y en unos segundos se había despegado. Paramos las máquinas y, con el timón a estribor, yendo atrás, nos abrimos del banco de lodo. La carta del puerto marcaba la profundidad del agua y no había problemas en llevar el buque al fondeadero. El Capitán vino al puente de mal

humor; estaba furioso. Sabía lo que había pasado (no se hablaba con el Jefe). “Pensar que haría eso por usted y no por mí; ¿quién es el Capitán?” protestó. Monté en cólera; cuanto más trataba, más quedaba involucrado. Mi sueño de un barco feliz continuaba siendo sólo una visión. Abandoné el puente y fui al castillo de proa para permanecer junto al ancla. Luego de que nuestro buque estuvo en libre plática no se otorgó licencia a la tripulación para bajar a tierra (razones de seguridad). Sólo el capitán bajó a tierra dado que debía concurrir a una conferencia de convoy. Íbamos a ser el “Buque Comodoro”.

El Capitán y el Comodoro con un “Edecán” embarcaron de noche y al Comodoro se le asignó el camarote adyacente al mío. El “Edecán” miró a nuestro Capitán en forma inquisitiva. Ante esto el Capitán ordenó: “Señor Primer Oficial, lleve a este adulador abajo.” “Si, señor”, y le dije al adulador: “sígame”. Él protestó diciendo que debía estar junto a su capitán, por lo tanto dije: “Mire, Buster, en este buque hay un solo Capitán, sepa eso desde el comienzo.” Sentí una risita sofocada detrás de mí y allí estaba el Capitán: “Muy bien dicho, Señor Primer Oficial; podemos usarlo para pelar papas.” Buster fue adoctrinado y alojado en los camarotes inferiores. No oí como le cayó la instalación inicial al Comodoro pero lo podía imaginar.

El día siguiente era el día de la partida. Ahora que éramos el buque Comodoro izamos el pabellón exactamente a las ocho campanadas en la mañana. El Comodoro parecía estar un poco perturbado; quizás su Edecán no había estado cerca para arreglar su baño de mañana. Izamos nuestro “Blue Peter” en la driza de señales (buque listo a zarpar), un práctico subió a bordo e izamos la “H” (práctico a bordo). El Comodoro había encontrado a su Edecán, quien, por alguna razón desconocida, parecía estar llevando el peso del disgusto de nuestro Capitán desde el comienzo. Ambos estaban ahora hurgando en nuestra

telera de señales; aparentemente habían encontrado lo que estaban buscando y para mostrar la real importancia de su Edecán el Comodoro le había ordenado que izara la siguiente señal: “Debe seguir mi estela”. Temeroso de chocar con nuestro Capitán si entraba al Cuarto de Navegación donde se guardaba el libro de señales, me suplicaba a mí que lo buscara para él. “Usted debería conocerlo de memoria, pero ¿por qué no le pregunta al Comodoro?” “Bueno, estaba demasiado avergonzado para hacerlo; el pobre Edecán estaba atrapado entre dos fuegos. “Bueno (dije), debería ser “UG”, pero para estar seguro lo buscaré. Usted ya está metido en suficientes problemas así como están las cosas.” Era UG, y orgullosamente la izó; no era estúpido. Entonces se vio que todos los demás buques tenían izado “ZL” (Recibí su señal pero no la entendí). Búster había puesto la G encima de la U y había izado “GU” (No es seguro disparar un cohete). Podía haber pasado a través de las gotas de lluvia un largo rato sin mojarse pero esto fue su Waterloo definitivo – de vuelta a pelar papas.

Las autoridades portuarias le dieron la autorización de salida a nuestro barco y estábamos listos a zarpar pero para el momento en que todos los demás barcos habían obtenido la autorización por parte de las lentas autoridades locales ya se había hecho de tarde. Chips, yo mismo y un tripulante de cubierta tomamos una manguera para lavar el lodo brasileño de nuestra ancla. Queríamos poner ese lodo nuevamente en el lugar del cual había salido. Luego vino la orden del Comodoro desde el Puente: “Leven el ancla”. Chips me miró y ambos pensamos lo mismo. “Santo Cielo, Chips; esa orden no vino del que está a cargo.” Poco después llegó la directiva real: “Ahora pueden levar anclas”. Oímos un fuerte intercambio verbal de palabrotas en el puente; la primer orden de nuestro Comodoro había sido revocada. El ancla fue izada y salimos del puerto a baja velocidad como una

pata seguida por una larga línea de patitos en nuestra estela. Nuestro práctico desembarcó en la Rada, deseándonos buen viaje. Se hizo de noche a medida que nuestro convoy se abrió en abanico como un grupo de fantasmas grises que nos tenía a nosotros como punta de lanza.

Habíamos hecho un promedio superior a los 14 nudos entre Montevideo y Río de Janeiro pero había algunos buques mercantes en nuestro convoy que limitaban nuestra velocidad a 10 nudos; por lo tanto, nuestra velocidad tuvo que reducirse a esa cifra. Cayó la noche y la oscuridad cubrió la superficie del agua y el problema habitual de sincronizar nuestras RPM para mantener una estructura simétrica finalmente se logró cerca de la medianoche. Ahora estábamos en alta mar y las cosas se ajustaron a la rutina de navegación. Además de los que hacían guardia, sólo tenía el contramaestre y tres hombres diurnos para trabajar durante el día. Aún había una cantidad de cosas en desorden que debían ser arregladas. Yo pensaba que los hombres se desempañaban a satisfacción y les daba una pausa cada tanto.

Con nuestra mayor velocidad podíamos haber sido más rápidos que un submarino y haber reducido el elemento exposición al peligro pero en tiempo de guerra estas cosas se resuelven sobre el papel en las oficinas de tierra. Sé que habíamos utilizado la ruta más corta, que era de 3.271 millas náuticas. Sé que habíamos hecho un promedio de 10 millas por hora. Esto reducía nuestro tiempo esperado de arribo a simple matemática. Si no había otros factores involucrados debíamos llegar a Trinidad temprano esa misma mañana.

Esta área había sido un hervidero durante el auge de los ataques de submarinos en las primeras épocas de la guerra. Aquí, relativamente a salvo de la detección, habían estado acechando, esperando el sonido de una hélice en sus hidrófonos y escudriñando el mar con sus periscopios. Algunos de los

comandantes más osados incluso habían entrado al puerto de Trinidad y causado estragos a los buques fondeados.

En aproximadamente una hora el alto acantilado de Boca del Mono que marca la entrada al puerto de Trinidad estuvo a la vista por la proa. Entre éste y otro acantilado en el lado opuesto estaba la angosta entrada al puerto. Nuestro convoy se colocó en columna de a uno y todos entramos y fondeamos nuestras anclas.

A la mañana siguiente estuve vigilando el camarote de nuestro Capitán para ver si había señales de vida y luego informé que nuestro buque estaba listo para navegar. Luego fui hacia la proa con Chips y el gran Griego para estar presente al cobrar el ancla. Ahora estábamos solos y podríamos continuar en la última pierna de nuestro viaje a toda velocidad, con menos tiempo de exposición al peligro. Cuando nuestra ancla ya estaba a bordo nuestro buque tenía la proa en un rumbo recíproco al de la salida del puerto. El fondeadero estaba lleno y había poco espacio para dar vuelta el buque.

Era una situación que requería experiencia y buen criterio. Una vez que uno se embarcaba en una cierta maniobra no se podía echar atrás y no habría oportunidad para una segunda prueba.

Dar toda la velocidad en lugares restringidos puede ser un aliado o un enemigo e implica tener agallas. El telégrafo fue puesto en Toda Adelante en el timón de estribor. Tan pronto como el buque comenzó a avanzar y a sacudirse el telégrafo fue puesto en Toda Atrás con la rueda del timón a la vía. Demandó valor y precisión de criterio usar toda la potencia de las máquinas en un lugar tan restringido pero es más eficaz y tiene el encanto de lo audaz. Resultó ser una función de gala y tuvimos un buen comienzo.

Disfrutábamos de buen tiempo pero ya nos estábamos aproximando a la costa del Cabo Hatteras azotada por las tormentas, el

cementerio del Atlántico. El barómetro estaba bajando y, fiel a la tradición, el viento comenzó a silbar y las olas blancas empezaron a brotar. Temprano en la mañana soplabá muchísimo viento y nuestro buque estaba embarcando agua. Yo sabía que los toneles de mondongo estibados en la cubierta de popa no estaban asegurados y yo había cometido una elemental falta profesional. No había asegurado las trincas a tiempo. Me levanté inmediatamente, llamé a mi brigada de cubierta y me puse a trabajar. Enfrentar el viento y el agua pulverizada era como caminar en un molino de viento. Justo cuando pensábamos que habíamos controlado la situación un tonel se deslizó y todo el resto comenzó a rodar alrededor como una bolsa llena de rulemanes. El buque dio un fuerte rolido y antes de poder recuperar mi equilibrio para el siguiente rolido resbalé y me fui contra la borda. Varios toneles se dirigían hacia mí cuando el joven Griego agarró mi brazo y me tiró para un costado. Estuvo muy cerca y si no hubiera salido del medio las consecuencias hubieran sido fatales para mí. Casi no pudimos pero finalmente conseguimos sujetar los resbaladizos toneles.

Luego me llegó la responsabilidad de arrancar el buque antes de dejarlo. No sería bueno para nuestro Capitán entrar a puerto con un buque mal presentado y siempre había sido mi política dejar un puesto mejor de lo que lo había encontrado. La usanza marinera adecuada era comenzar desde arriba e ir bajando. Si se comenzaba a pintar el mástil desde abajo hacia arriba luego habría que sentarse en el tope hasta que seicara la pintura. Por supuesto que eso no funcionaría. Se le dio una buena lavada a toda la superficie de la cubierta ya que un marino respetable nunca pintaría sobre la suciedad. Después de eso, dos capas de pintura. Por lo tanto comenzamos desde el tope de los mástiles, la chimenea y las columnas de las grúas lavando hacia abajo. El tiempo estaba con nosotros.

Todos trabajaban con voluntad. Nuestro pequeño y simple grupo y mi interés personal en su situación habían resultado una inyección de aliento y yo sabía que los hombres me habrían seguido al interior de un mortífero nido de ametralladoras si yo se los hubiera pedido. Sabía que aunque no se les pagaban las horas extra ellos habrían trabajado desde el amanecer hasta el anochecer si se hubiera necesitado. A efectos de dar un buen ejemplo me mantuve mojando la superficie bajo los hombres que trabajaban en lo alto para evitar que la pintura se rayara. Cuanto más duro es el trabajo mayor es la satisfacción cuando el trabajo está terminado. Mantuve la vista atenta en el cielo y en el barómetro por el clima. Si este último se mantenía tendríamos nuestro buque “al estilo Bristol” al llegar. Habíamos estado orgullosos del buque al dejar Montevideo pero los días de trabajo arduo se evaporaron cuando nuestra chimenea fantasma arrojó fuego y humo encima nuestro. Pero cuando la situación se pone difícil, los buenos hombres trabajan con más ahínco. Lo haríamos.

Terminamos de ataviar nuestro buque antes de lo previsto y eso nos dio la oportunidad de alistar nuestro equipo de manejo de cargas: limpiar los cables de soporte que estaban manchados de óxido como resultado de la pulverización del agua salada, lubricar los pernos de los cuellos de oca y verificar que los guinches de carga estuvieran operativos. Pocos buques llegarían a puerto mejor preparados que el *S.S. Tacoma*. Sabía que íbamos a pasar a través del Canal de Cabo Cod y había buscado la latitud de la entrada sur (42° 02' N) para Chips, nuestro navegante. Se habían corrido rumores sospechosos entre la tripulación de cubierta de que Chips había sido visto echando una mirada rápida hacia el cielo en las horas de la noche y de la mañana a través de un misterioso aparato. Algunos pensaban que estaba confabulado conmigo pero yo puse en claro que no me

dedicaba a la astrología. Es verdad, le había dicho que la altura corregida de la Polar sería nuestra latitud aproximada, pero a partir de allí eran cosas de él. El carpintero se había aventurado y había predicho a sus compatriotas que recaláramos al día siguiente, lo cual significaba que veríamos tierra. A la mañana siguiente todo el mundo se mantuvo mirando fijamente hacia la costa con espectacular atención. A las 10.00 apareció una mancha en el horizonte que pronto se transformó en una masa sólida. ¡Chips se había ganado el día!

En poco tiempo estábamos fondeados cerca de la entrada del canal esperando práctico y autorización para pasar. A medida que navegábamos por el canal interior a mi personal no le daban los ojos para observar el paisaje.

Sonaron dos campanas; había trabajo para hacer. Dado que no habría guardias esa noche hice que todo el personal de cubierta disponible preparara el buque para atracar al llegar. Ahora que estábamos fuera del alcance de un torpedo, volvimos a girar los botes salvavidas hacia el interior de la cubierta. Había una sensación de vacaciones en el aire; toda la tripulación se había puesto ropa de trabajo limpia. Bronceados por el sol tropical, eran un formidable grupo de rubios e impecables marinos, que estaban de buen humor y todos trabajaban con voluntad. Llevé a algunos a popa y mandé al resto a proa para preparar los cabos de amarre y dejar todo listo para un ataque marino.

“Los he tratado con un poco de dureza a veces” les dije “pero ésta será la última oportunidad para expiar sus faltas. Cuando este ex transatlántico alemán atraque es seguro que habrá espectadores curiosos en el muelle observando. Han circulado rumores de que el *Tacoma* era un cómplice del acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee* mientras operaba en el Atlántico Sur y que recogía el botín antes de que el buque corsario enviara a sus

víctimas al fondo del mar. Los rumores encuentran una forma de circular, particularmente en época de guerra. De todos modos, esos rumores son todos falsos; este es un buque limpio, libre de derramamiento de sangre.”

Lo primero y esencial al atracar es hacer firme un buen calabrote en el muelle. “Mira, Adonis; si puedes arrojar un cabo mensajero como arrojas cuchillos, esa será tu parte en esto. Nada de arrojar cabos mensajeros que se enredan en el aire o caen al agua; debes dar en el blanco. El resto de ustedes deberá hacer llegar los cabos al muelle.”

Como estaba previsto, había una muchedumbre en el muelle estirando el cuello para obtener una mejor vista, mirándonos con la boca abierta. A medida que nuestro buque viraba hacia el muelle le señalé los encargados de recibir los cabos a Adonis ya que no quería que golpeará a ningún espectador. Como un resorte de alambre enrollado, su poderoso brazo lanzó el cabo mensajero hasta el final y la bola cayó justo a los pies del encargado de recibir los cabos. El cabo spring salió volando hacia el muelle. “Firmes todos los cabos” llegó desde el muelle. “Lasque su cabo spring poco a poco” llegó desde el puente. Yendo muy despacio adelante y con un poco de timón de babor el buque se acercó al muelle mientras el resto de los cabos de atraque fueron a tierra. Fue un atraque perfecto. En menos de veinte minutos el buque estaba amarrado firmemente y el portalón fue apoyado en el muelle. Era el 28 de agosto de 1944.

## Bambi

Bambi, el perro mencionado en el relato del *Tacoma*, se transformó en la mascota de la familia en Camden. Durante la guerra, disposiciones gubernamentales no le permitieron a Gunnar decirle a nadie hacia dónde estaba navegando o cuándo volvería a casa.

Aparentemente sin razón, Bambi se ponía

inquieto; se paseaba preocupado por la sala y olfateaba la puerta. A medida que el día pasaba su agitación aumentaba y se paraba constantemente en la ventana como muestra la figura. Esto sucedía durante un período de dos días, al cabo del cual Gunnar aparecía en la puerta.

Bambi no sabía nada de arribos de buques o información secreta del gobierno. Tenía una habilidad innata para saber de la llegada inminente de su amo. ¿Quién sabe cómo hacen los perros para hacer esto?

