

REVISTA NAVAL



Diciembre 2024

Montevideo - Uruguay

REVISTA NAVAL
PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXXVI N° 105

ISSN 0797 - 1222

DICIEMBRE 2024

DIRECTOR
CN (R) Aldo FRANCESCO LI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (R) Italo M. SORRENTI

CN (R) Enrique ALBORNOZ

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

CF (CG) Marcelo OLIVERA

CN (R) Javier BESIO

CN (CG) Diego GROLERO

CN (R) Jose P. VIERA

CF (CIME) Fernando SARET

SECRETARIA DE REDACCIÓN

Sra. Laura CASTRO

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

Nuestra portada: La Fuerza de Mar se ha renovado en este periodo y adquiere una buena capacidad en patrulla costera.

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

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

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

Del mismo modo las expresiones contenidas en los artículos publicados responden únicamente a sus firmantes.

La bienvenida que se brinda a los colaboradores, no debe entenderse como identificación de esta Revista con los conceptos de ellos ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado.

REVISTA NAVAL

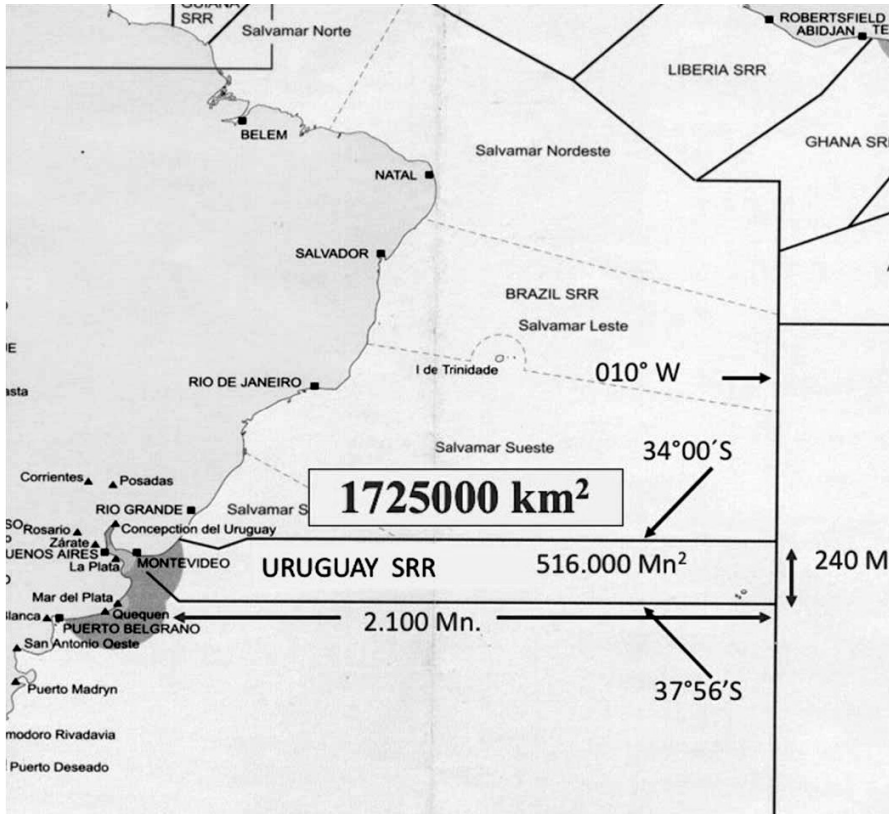
DICIEMBRE



2024

Montevideo - Uruguay

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



ÍNDICE

A nuestros lectores	7
<i>Relevo de Guardia</i>	
Por el Capitán de Navío (R) Aldo FRANCESCO LI	8
<i>Los desafíos marítimos, fluviales y portuarios del futuro gobierno nacional</i>	
Por el Capitán de Navío (R) José Pablo VIERA	9
<i>Más allá de la milla 200 se pesca sin control y en forma indiscriminada</i>	
Por el Almirante (R) Alberto CARAMÉS	15
<i>Geopolítica y poder naval en el siglo XXI</i>	
Por Juan BATTALEME	19
<i>Estrategias defensivas de las Fuerzas armadas uruguayas durante la Segunda Guerra Mundial</i>	
Dra. Carolina CERRANO	
Prof. Mag. Fernando LÓPEZ D'ALESSANDRO	21
<i>El poder naval de Rusia oscilando entre Ucrania y China</i>	
Por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS	33
<i>Una tragedia en el aire y en el mar, un nombre</i>	
Por el Contralmirante (R) Hugo VIGLIETTI	43
<i>El legado detrás del yate oceánico Bonanza</i>	
Por el Capitán de Fragata (R) Carlos G. RICO ROS	57
<i>Defensa Costera: el armamento, la implementación de Áreas de Bloqueo Costeras, y de Puntos de Tránsito y Recalada Protegidos</i>	
Por el Capitán de Navío (R) Aldo FELICI	65
<i>El primer cañonazo</i>	
Por el Profesor Alejandro N. Bertocchi MORÁN	93
<i>La mujer en armas</i>	
Por el Contralmirante (R) Daniel Héctor NÚÑEZ RODRÍGUEZ	97
<i>El caso del “Viarsa I”</i>	
Por el Capitán de Navío (R) Jorge BERCIANOS	111

A NUESTROS LECTORES

Estimados lectores, a la entrega de esta edición final del presente año estaremos ya con un nuevo Gobierno electo para nuestro País. Transitamos esta singladura bajo la expectativa de una nueva campaña electoral y como ha sido habitual les brindamos, antes del acto eleccionario de octubre, la visión de los candidatos acerca de nuestros Intereses Marítimos, de la Política de Defensa y de nuestra visión sobre nuestro Territorio Marítimo que por sus recursos y aportes a la economía y al trabajo para nuestra gente de mar y servicios conexos la referimos como nuestra Pradera Azul. Esperamos con mucha expectativa que las nuevas autoridades continúen con el engrandecimiento de nuestra nación, la felicidad para nuestro pueblo y el horizonte de un porvenir venturoso para la Patria.

Siguiendo la línea editorial que nos ha caracterizado les presentamos interesantes artículos sobre los desafíos marítimos que aún siguen pendientes de desarrollo como el combate a la pesca ilegal, la potenciación de nuestra capacidad pesquera, el desarrollo de nuestros puertos para lograr mayor competitividad en la región y una muy necesaria coordinación entre todos los actores de la actividad marítima del país.

No menos importante es un destacado artículo histórico de la Dra Carolina

Cerrano, investigadora y docente de la Universidad de Montevideo y del magíster y profesor de Historia Fernando López sobre las Estrategias defensivas de las Fuerzas armadas uruguayas durante la Segunda Guerra Mundial

También incluimos en esta edición, como es habitual el relato de hechos navales relevantes que en cada edición nos acerca el Contraalmirante Viglietti con un particular enfoque sobre un hecho poco conocido de nuestra Aviación Naval y le damos la bienvenida en la sección del Anecdótico Naval al Capitán de Navío (R) Jorge Bercianos.

Reiteramos, como lo expresa fotográficamente nuestra portada, que el año que finaliza ha sido de importantes incorporaciones de material para la Armada Nacional que ha mejorado sustancialmente su capacidad de patrulla costera e investigación, quedando pendiente el comienzo de la construcción de las Patrulleras Oceánicas (OPV) con lo que se completaría las capacidades de presencia y permanencia en toda nuestra extensión marítima.

Ya con el nuevo año en el horizonte de nuestra recalada anual deseamos a todos nuestros suscriptores y a toda la Gente de Mar unas muy felices Fiestas Tradicionales junto a sus familias y que el próximo zarpe sea con bodegas llenas de felicidad, paz y prosperidad.

La Redacción



RELEVO DE GUARDIA

Por el Capitán de Navío (R) Aldo FRANCESCO LI

A mediados de 1988 tuve la oportunidad de participar en los trabajos de preparación de la Revista Naval, culminados con la primera edición en el mes de junio de ese año.

Desde entonces hasta hoy tuve el privilegio de integrar la Comisión Editorial en diversos lugares de trabajo, compartidos con numerosos camaradas que brindaron un invaluable apoyo al esfuerzo editorial y compartieron información de interés profesional y sus opiniones a través de nuestras páginas

Guiada por los objetivos definidos en sus inicios, la Revista Naval ha procurado constituir un foro para la difusión de los Intereses Marítimos Nacionales, así como de cultura general y profesional naval-militar.

Con el correr del tiempo se ha ampliado su espectro de contenidos, constituyendo hoy un repositorio que comprende desde temas técnicos navales hasta enfoques estratégicos, económicos, históricos

y sociológicos que, entre otros, constituyen el sustento de aquellos intereses.

Al día de hoy, e incluso pasado el hito de las 100 ediciones, diversas circunstancias indican la conveniencia de relevar la guardia de la Dirección de la Revista, que creo haber cumplido con dedicación y ajustado a aquellos objetivos establecidos allá por 1988

Al desembarcar, agradezco sinceramente a todos quienes de las más diversas maneras han apoyado a esta travesía a lo largo de sus 36 años de vida.

Toma el timón el CN Sorrenti, también integrante de la Comisión Editorial desde el inicio. Camarada especialmente destacado por su profesionalismo y capacidad de relacionamiento social y académico y portador de la mejor distinción que siento poder otorgar a una persona: la de un leal amigo de todas las horas y circunstancias

A su cargo, sin dudas, el rumbo será firme, seguro y pleno de nuevos logros.



LOS DESAFÍOS MARÍTIMOS, FLUVIALES Y PORTUARIOS DEL FUTURO GOBIERNO NACIONAL

Por el Capitán de Navío (R) José Pablo VIERA



Perito Naval. Licenciado en Sistemas Navales. Egresado de la Escuela Naval en el año 1990. Presto servicios en la Aviación Naval, Estado Mayor de la Flota, Fuerza de Mar, Dirección General de Material, Dirección General de Personal y diversas unidades flotantes. Integro la primera tripulación del Velero Océánico Bonanza. Fue Comandante del ROU 10 Colonia y del Balizador ROU 21 Sirius. Integrante del Proyecto Centro de Simulación en la Escuela Naval y posteriormente Jefe del mismo. Profesor de Navegación, Operaciones Navales, Vela e Instructor de Cursos O.M.I en la Escuela Naval.

Más allá de quienes asuman la conducción de los destinos de la república en los próximos cinco años y aquellos que formen la oposición, deberán actuar con la madurez y la visión necesaria para llevar adelante las reformas indispensables e impostergables que han quedado rezagadas en el tiempo, ya sea por falta de visión, impericia o desconocimiento de los temas marítimos más acuciantes, los cuales considero ineludibles acometer en el mediano y corto plazo.

Para ello es imprescindible una especial visión estratégica integradora y de sensibilización frente a los actores del sector, dirigencia política y la ciudadanía toda, que se traduzca en el impulso de un paquete de políticas públicas en cada una de las áreas específicas, que sea coordinado y supervisado en forma centralizada.

Una vez aprobadas las mismas, deberán ser debidamente gestionadas con sentido de compromiso por quienes integran la Comunidad Marítima (públicos y privados), como así también aquellos

otros que contribuyen para su desarrollo futuro desde otras áreas relacionadas o subsidiarias con el sector, a los efectos de mantener un esfuerzo sustentable en el tiempo.

Esto permitirá que converjan todos los intereses para que, en cada uno de los eslabones de la cadena logística del sector, se pueda maximizar la eficiencia y apoyar o ajustar, según corresponda, por ejemplo los requerimientos del transporte marítimo y fluvial de acuerdo a la oferta y demanda.

En materia portuaria se debe aplicar una gestión eficiente, orientando las inversiones en infraestructura y mejorando la competitividad para el desarrollo del sistema nacional de puertos, a través de una “liberalización de la autonomía” de cada uno de los puertos que componen todo el sistema.

Se deberá realizar y promulgar el Plan Maestro de cada puerto en el marco de un Plan General del Sistema Nacional de Puertos, acompañando los nuevos requerimientos y desafíos futuros teniendo

en cuenta las características inherentes de cada terminal y respetando su autonomía; como un ejemplo de ello, habrá que estudiar la relocalización en un futuro cercano de la actual terminal de pasajeros del puerto de Montevideo.

Es hora de implementar y mantener actualizados los “indicadores de productividad” de los diferentes servicios portuarios (practicaje, remolque, tasas, amarre, estiba, carga, descarga, muelle, etc.) por unidades de negocios, para contribuir con la cadena de valor de cada producto que se trabaja en los diferentes puertos, fomentando la competitividad nacional, regional y global.

Es fundamental que quienes asuman la conducción de la Administración Nacional de Puertos deberán enfocarse en la concreción de objetivos específicos que hoy no se están cumpliendo de forma adecuada y ellos son:

- CONFIABILIDAD Y EFICIENCIA
- COMPETITIVIDAD
- DISMINUCIÓN DE COSTOS
- DISMINUCIÓN DE TIEMPOS
- ELIMINACIÓN DE RIESGOS
- MAXIMIZAR LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS

Todos estos factores hacen a la operativa y gestión portuaria y son los que auditan los organismos internacionales como el Banco Mundial a la hora de confeccionar el ranking mundial de puertos, lo cual afecta sensiblemente nuestra imagen internacional frente a otras terminales de la región.

Debemos prepararnos para incorporar las innovaciones y tecnologías basadas en la digitalización entre todos

los actores, colocando a la comunidad portuaria en una única mesa virtual, que permita a sus integrantes tener información en tiempo real de la operativa portuaria y documentación de las cargas.

Tenemos que capacitar a nuestra gente para desarrollar su talento, si queremos la mejora continua este es el camino. **No hay posibilidad de un Smart-Port sin Smart People.**

Se requerirá legislar medidas urgentes, que aparten de la incertidumbre y el olvido el actual estado de abandono de la navegación y comercio de cabotaje nacional, por falta de una normativa adecuada dado que la actual (Ley 12091 de enero de 1954), está totalmente desactualizada y no responde a una visión amplia de cara al siglo XXI, que permita el desarrollo de un cabotaje fluvial y regional competitivo entre diferentes líneas marítimas.

Desde el gobierno debe haber una importante apuesta al transporte multimodal como forma de mantener y descongestionar el estado actual de las rutas, buscando complementar la eficiencia y la reducción de las emisiones de CO₂, dándole una trazabilidad creíble y sustentable a nuestra producción.

En el ámbito pesquero, se requiere recuperar todo el sector que ha sido llevado en la última década a su mínima expresión, más allá de la puesta al día de la Ley de Pesca de 1969, a través de la promulgación de la Ley 19175 de diciembre de 2013, la cual adolece de algunas controversias que habría que contemplar, y con ese amplio marco legal promulgar un Plan Pesquero Nacional, ante la profunda pérdida de miles de empleos en el

sector, con la drástica desaparición de más del 60% de la flota pesquera y varias plantas de procesamiento de pescado. Hoy por hoy la paralización parcial o total del sector es inadmisibles, ya que tiene un enorme potencial económico y social, además de todas las condiciones para convertirse en una actividad estratégica; la cual no puede ser rehén de los intereses particulares de cada uno de los actores involucrados.

En el mismo sentido la Ley 17033 de noviembre de 1998 de Espacios Marítimos, deberá también ser actualizada con la incorporación de la plataforma continental marítima y en el futuro próximo el régimen de la alta mar, más allá de la misma, para lo cual habrá que plantear una estrategia nacional ante las Naciones Unidas y supervisar su evolución.

Se deberá tener una visión estratégica de nuestros intereses marítimos y fluviales en el marco regional a mediano y largo plazo y eso nos lleva inexorablemente a iniciar un anteproyecto a corto plazo de un puerto HUB en nuestro litoral atlántico, el cual será la puerta de entrada para este vasto y rico hinterland; siendo indispensable en su proyección cumplir con la calidad de “Puerto Verde”, amigable con el medio ambiente y compatible con normativas nacionales e internacionales y desarrollado bajo la modalidad “Landlordport” (donde la autoridad portuaria decide sobre el uso de las infraestructuras y los espacios, pero toda su gestión está a cargo de empresas privadas. El papel de la autoridad portuaria en este caso es el de órgano regulador y son las empresas privadas

las que desarrollan todas las obras de infraestructura).

Esto requiere un compromiso de todo el espectro político, dado que un proyecto de estas características trasciende a más de una administración; y las nuevas estrategias de las navieras internacionales en la región nos están esbozando los vientos de cambios que se avecinan para los puertos platenses a corto plazo, los cuales no se solucionan con más dragado como muchos piensan.

Hay que considerar la biotecnología azul, industria de minería en aguas profundas, gestión del ecosistema, explotación sostenible de los recursos naturales marinos, todo lo cual hace imprescindible contar con un buque de investigación marina, a los efectos de apoyar decididamente planes de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I), que orienten todos los esfuerzos hacia un crecimiento sostenible en aquellas áreas que el gobierno nacional defina prioritarias para el país.

La tímida aparición del Cluster de la Industria Naval en Uruguay, si bien pudo ser significativa para algunas construcciones de embarcaciones, sigue siendo un hecho puntual aislado al borde de la desaparición; con un punto de inflexión a principio de año con la desaparición del dique flotante de Tsakos, aparejando la pérdida de cientos de puestos de trabajo en forma directa e indirecta, mano de obra calificada difícil de restituir y la capacidad de reparar buques de porte en el país. Levantar esta alicaída industria requiere de políticas de apoyo sistemático como se ha hecho en otros países con un marco normativo amplio, que

permita establecer sinergias y dinamizar el sector en las áreas de mantenimiento, reparaciones de buques, construcciones navales e industrias auxiliares. Esto permitiría el desarrollo de polos navales próximo a los puertos, a fin de incentivar a que empresas privadas inviertan en infraestructura de apoyo (varaderos, diques, talleres, etc.).

La Comunidad Marítima dispone de expertos en derecho marítimo (Liga Marítima, Centro de Navegación, Asociación de Derecho Marítimo y otros actores), que pueden contribuir para ayudar a promulgar la normativa más adecuada para estar a la altura de la legislación moderna.

Debemos potenciar todas nuestras comisiones binacionales como la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARU), Comisión Administradora del Río Uruguay, (CARP), Comisión del Frente Marítimo, Comisión de la Hidrovia Paraná-Paraguay, Comisión de la Hidrovia Uruguay-Brasil, con técnicos y especialistas en la materia, aportando su experiencia y conocimiento a fortalecer las mismas, erradicando los premios consuelo a aquellos políticos y colaboradores que quedaron por el camino y sin cargos en la última legislatura, convirtiendo las comisiones en una ONG de beneficencia laboral para políticos y militantes afines.

En otro orden hay que establecer una estrategia de negociación con los otros países en la Comisión de la Hidrovia Paraná-Paraguay, a fin de eliminar asimetrías respecto al pago de practica, baqueanos y otras tasas a buques del MERCOSUR, al igual que reivindicar

igualdad en las condiciones de navegabilidad para todas las banderas de la región, sin excepciones, a efectos de no dejar a nuestro país en una clara desventaja frente a sus socios.

Además, se deberá tomar postura sobre el tema de reserva de cargas en el futuro entre los países del MERCOSUR y que tanto daño causó al país en su momento con la eliminación del puerto de Montevideo para transbordo de cargas procedentes de Argentina.

Los cruceros turísticos que arriban a nuestras costas en temporadas cada vez más amplias deben tener una atención específica en Montevideo con una terminal dentro del puerto, que ofrezca servicios acordes a ese tipo de visitantes. Asimismo, se deben generar las condiciones que permitan la llegada de algunas de esas naves, de características apropiadas, a otros puertos como el de Colonia del Sacramento.

El turismo náutico familiar y deportivo está creciendo en forma importante y requerirá planes concretos para ampliar capacidad de amarras, desarrollar otros puertos con infraestructura adecuada en Atlántida, Riachuelo, Mercedes, Boca del Rosario, Cufre, etc. para ese tipo de embarcaciones, ofreciendo servicios de calidad que permitan potenciar nuestro país como destino náutico en la región. Para ello se requieren estrategias conducentes a implementar en forma integral y centralizada planes adecuados para ese sector.

Por todo lo expresado se requiere formular un paquete de leyes, actualizar otras, determinar las estrategias a seguir, coordinar y supervisar todas las acciones para lograr un shock competitivo y un

rápido desarrollo y evolución en las diferentes áreas del sector, que apoyen las perspectivas de futuro relacionadas con la gestión de los espacios marítimos, fluviales y portuarios.

No obstante, en la actualidad es tal la dispersión de competencias en el sector repartidas entre múltiples ministerios, entes del Estado, servicios descentralizados, direcciones, etc., que se deduce la imprescindible necesidad de centralización de todas las actividades en una sola repartición dependiendo directamente del Poder Ejecutivo.

A tales efectos, se debería crear una SECRETARÍA DE ASUNTOS MARÍTIMOS, FLUVIALES Y POR-

TUARIOS, a fin de unificar, coordinar y supervisar políticas, objetivos y acciones estratégicas relacionadas con lo marítimo, fluvial y portuario, acorde a la orientación del Poder Ejecutivo y en el marco de la actual estructura orgánica ministerial, entes, servicios descentralizados y otras reparticiones.

Ya es hora de una apuesta integradora de cara al futuro en todo lo concerniente al ámbito marítimo, fluvial y portuario, ya que se avecinan tiempos de importantes desafíos y que mejor para ello que una visión estratégica y participativa de políticas públicas y privadas que conduzcan y refuercen los intereses marítimos de la nación.





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

La Revista se esta editando también en versión digital,
aquellos suscriptores que la deseen recibir en este formato
informarlo a la direccion e-mail de nuestra secretaría.

MÁS ALLÁ DE LA MILLA 200 SE PESCA SIN CONTROL Y EN FORMA INDISCRIMINADA

Por el Almirante (R) Alberto CARAMÉS

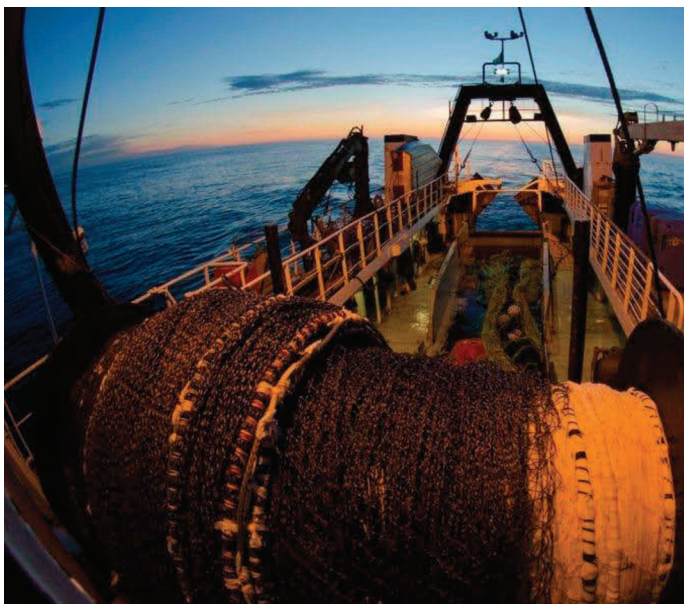
(Publicado el 13/09/24 en el portal ALTAMAR)



Comandante en Jefe de la Armada 2010-2012.

En las «Jornadas Nacionales de Derecho Marítimo», organizadas por la **Asociación de Derecho Marítimo** el miércoles 4, en Montevideo, el almirante (R) **Alberto Caramés**, efectuó una exposición sobre la evolución de los espacios marítimos a lo largo de la historia, hasta el empleo de la pesca en altamar en nuestros días en el marco de la “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar” (Convemar), de 1982, conocida a nivel internacional como la “Constitución de los Océanos”.

Evocó las iniciativas previas a la Convemar de diversos países americanos, entre ellos los del Pacífico, como Chile, Perú y Ecuador con la “Declaración de Santiago” de 1952 y la de Montevideo sobre el “Derecho del Mar”, en 1970,



estableciendo una zona marítima de 200 millas, que extendía la soberanía y jurisdicción de los países ribereños, a fin de conservar, desarrollar y explotar los recursos naturales de la zona marítima adyacente a sus costas, lecho y subsuelo.

También destacó el proceso del surgimiento de la plataforma marítima continental, a través de la proclama del

presidente de los Estados Unidos, Harry Truman, en 1945, y la sujeción a su jurisdicción y control de los recursos naturales contenidos en la misma, más allá del mar territorial. Esta proclama fue seguida por México en el mismo año y Argentina en 1946, mediante decreto presidencial, reconociendo en el mar el zócalo continental.

Caramés recordó la incidencia que, muchos de estos argumentos esbozados por los países de América, tuvieron en la negociación posterior en la Tercera Conferencia Internacional a partir de su convocatoria en 1972, pues contribuyeron con la Convemar al surgimiento de la actual Zona Económica Exclusiva (ZEE) hasta las 200 millas.

También destacó la aceptación a nuestro país en 2016, de los trabajos técnicos que se presentaron ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas para determinar el borde exterior, extendiéndose así, nuestros derechos soberanos sobre el lecho y subsuelo hasta casi las 350 millas en la zona del altamar.

Atlántico suroccidental, un vacío estratégico

Finalmente, refiriéndose a la altamar, efectuó algunas precisiones contenidas en diferentes artículos de la Convemar y que, por no existir en el Atlántico Sur Occidental, ninguna Organización Regional de Ordenamiento Pesquero (OROP) o acuerdos entre países, para la extracción de diversas poblaciones de especies transzonales como el calamar y la merluza, entre otras, dichos recur-

sos no tienen ningún tipo de regulación efectiva más allá de la milla 200.

Pues entonces, dijo Caramés, se pesca sin control y en forma indiscriminada a partir de la milla 201. Esto, afecta los stocks de un mismo y único ecosistema de poblaciones que está en nuestra ZEE y se extiende más allá de la milla 200, en aguas adyacentes de la alta mar en nuestra Plataforma Continental. La Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, dentro de la “Zona Común de Pesca” en la ZEE, establece los cupos en base a estudios científicos, donde la pesca tiene total control por especie y topes de extracción, zonas de veda y fechas autorizadas para respetar los ejemplares juveniles.

Sin embargo, la pesca de un mismo stock, sin coordinar las medidas necesarias de conservación y desarrollo de esas poblaciones con los países ribereños y los extra regionales, más allá de la milla 200, están llevando a la sobrepesca en la alta mar, donde existe un excesivo descarte de especies asociadas, inexistencia tanto de topes de extracción por variedad de peces por ausencia de estudios científicos, como de establecimiento de áreas con fecha de veda y ningún control presencial por buques de otros pabellones, analizó.

Mayoritariamente, la flota extra-región, cuyo número supera los 450 buques pesqueros, opera a partir de la milla 201 en alta mar y está conformada por naves de China, Taiwán, Corea del Sur, Japón y España, en su mayoría subsidiadas y que no siempre cumplen con las reglamentaciones internacionales.

Por todo lo expresado, afirmó Caramés, a pesar de estar reglamentado en la Convemar y haber ratificado nuestro país el tratado de Nueva York de 1995 sobre las especies transzonales y las altamente migratorias, por no existir acuerdos regionales ni OROP, el Atlántico suroccidental es un vacío estratégico, donde un recurso clave para Uruguay como es la pesca, está siendo afectado

dentro y fuera de nuestras aguas jurisdiccionales.

Esto incluye nuestro stock de varias especies en aguas de la Zona Común de Pesca, pues son víctimas de la sobrepesca por flotas extra región en la milla 201, que afectan todo el equilibrio ecosistémico, dado que los peces no reconocen límites políticos en el mar entre la milla 200 y la milla 201.





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

La Revista se esta editando también en versión digital,
aquellos suscriptores que la deseen recibir en este formato
informarlo a la direccion e-mail de nuestra secretaría.

GEOPOLÍTICA Y PODER NAVAL EN EL SIGLO XXI

Por Juan BATALEME



Docente de Política y seguridad internacional (UADE). Secretario de Asuntos Internacionales de la Defensa - MINDEF- Política, Seguridad Internacional y Defensa - Política Digital y Ciberespacio. UADE es una universidad argentina que se destaca por su excelencia en la enseñanza, aprendizaje e investigación.

- **Resolver el problema de la llamada “ceguera marítima” es esencial.**
- **Las Armadas pueden quedar sujeta a tres posibles configuraciones.**
- **Definir el alcance operacional sirve para establecer las capacidades necesarias presentes y futuras.**

Existen tres tipos de países en su relación con los océanos: quienes lo integran en su estrategia internacional y asignan un rol preciso a sus Armadas; quienes lo hacen parcialmente debido a la desconexión entre su estrategia internacional y el rol asignado a sus Armadas; y aquellos que carecen de la capacidad o de la voluntad de hacerlo donde el océano es un espacio disfuncional o secundario en el orden de prioridades.

Dos conferencias realizadas en Alemania bajo los auspicios de la Fundación Konrad Adenauer y el ISPK, se llevaron a cabo para analizar el rol y relevancia de las Armadas de los países que, por posición geográfica, cercanía a zonas de clivaje geopolítico, y/o su vinculación con el comercio internacional son relevantes en la arena internacional. De forma complementaria se analizaron las disrupciones estratégicas presentes

(Ucrania) y futuras (China) y sus consecuencias sobre la geopolítica a nivel mundial.

Tanto el Simposio sobre el Poder Marítimo, como la Conferencia de Seguridad Internacional de Kiel, presentaron argumentos útiles para pensar las prioridades de defensa en la actual transición internacional:

1) resolver el problema de la llamada “ceguera marítima” (seabindness) es esencial ya que el esfuerzo naval depende de una conciencia societal que excede a la organización que protege los intereses del Estado en el mar. La visibilización de la dependencia incremental con el mar en términos económicos y de seguridad se relacionan los recursos que se asignan en la protección cercana y lejana de los intereses en ese ámbito.

2) las Armadas pueden quedar sujetas a tres posibles configuraciones: a) una de cercanía, que protege costas, el espacio contiguo, con una vinculación limitada con los países cercanos, b) una que proteja, que pueda conducir operaciones más allá del horizonte -ofensivas y defensivas- desde el dominio submarino hasta alcanzar el Aero-espacial de forma cooperativa, interoperando con

Armadas socias o aliadas, entrelazando intereses y, c) una fuerza naval que lleve a cabo operaciones ofensivas y defensivas de manera autónoma transoceánica.

3) definir el alcance operacional sirve para establecer las capacidades necesarias presentes y futuras. Por proximidad y medios disponibles, Alemania desea constituirse en el eje que articula el Mar Báltico protegiendo las líneas de comunicación naval junto con la infraestructura crítica submarina existente, donde existen vulnerabilidades como lo demostró el ataque al Nord stream. Pero no desean quedarse confinados al espacio territorial contiguo. Actualmente promueven acciones vinculadas a la protección de una extensa red de líneas de comunicación naval que la llevan a operar en teatros tan diversos como el Ártico, los mares del norte de Europa y el Océano Atlántico Norte.

A ello se suma la demanda de contención a China; obligando a priorizar sus ámbitos operacionales, con los desa-

fíos de personal y operacionales que ello conlleva.

Finalmente, quienes defienden la prioridad del reequipamiento del Ejército, utilizando como imagen a la tortuga, argumentan que la Armada es el caparazón que protege su supervivencia, por lo tanto, esa coraza debe estar “unida” al ámbito terrestre.

Una imagen noble pero que esconde una mirada de dependencia del componente naval al terrestre, y que la Armada inteligentemente disputa, en tanto señalan que la tortuga debe alimentarse por lo tanto su función es proteger aquello que la conecta con su fuente de alimentación. Tener una estrategia escrita sobre el uso del ámbito oceánico es solo la mitad de la ecuación, la otra mitad está compuesta por la modernización de las fuerzas navales y su correspondiente actualización doctrinaria, ya que en el mar se juega también la riqueza y seguridad de los países que este conecta.



ESTRATEGIAS DEFENSIVAS DE LAS FUERZAS ARMADAS URUGUAYAS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL*

Dra. Carolina CERRANO
(Universidad de Montevideo-ANII)
ccerrano@um.edu.uy

Prof. Mag. Fernando LÓPEZ D'ALESSANDRO
(CERP, Florida)
fld@um.edu.uy

***Dra. Carolina Cerrano.** Universidad de Montevideo-ANII. Doctora en Historia (Universidad de Navarra, España, 2011), Magister en Historia del Mundo Hispánico (Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España, 2005), Profesora de Historia (Universidad Nacional de Rosario, Argentina, 2004). Investigadora, nivel 1, de la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (Uruguay). Directora de la Maestría en Historia y coordinadora del Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades y Educación (Universidad de Montevideo) y docente de grado y posgrado. Autora de capítulos y artículos científicos sobre temas de historia política y de relaciones internacionales vinculados al peronismo, franquismo y falangismo. Entre sus trabajos de historia uruguaya destacan investigaciones sobre el Partido Nacional uruguayo y Luis Alberto de Herrera.*

***Prof. Mag. Fernando LÓPEZ.** Es uruguayo, magíster y profesor de Historia. Es historiador especializado en historia contemporánea e historia regional del Río de la Plata. Ha escrito la Historia de la Izquierda Uruguaya, cuatro tomos. Tomo I. Anarquistas y Socialistas. Carlos Alvarez editor. Tomo II. La Izquierda Durante el Batllismo. (1911-1918). Ediciones del Nuevo Mundo. Montevideo 1989. Historia de la Izquierda Uruguaya. Tomo III. La Fundación del Partido Comunista y la División del Anarquismo. (1919-1923). Vintén Editor. Montevideo 1990. De la división al Frente Popular. (1924-1939). En proceso de edición. También autor de Vivian Trías. El hombre que fue Ríos. La inteligencia checoslovaca y la izquierda nacional (1956-1977). Es docente universitario y en formación docente y ha dictado cursos y conferencias en varios países. Colabora con diversos medios de prensa internacionales y de Uruguay.*

La Segunda Guerra Mundial presentó un nuevo escenario regional y mundial que obligó a la dirigencia política uruguaya a replantearse el papel del país en el mundo. Si bien Uruguay tenía vínculos importantes con Washington,

* Este trabajo es una reproducción parcial del siguiente artículo publicado con anterioridad: Cerrano, Carolina y López D'Alessandro, Fernando, "Las Fuerzas Armadas uruguayas durante la Segunda Guerra y el advenimiento del peronismo (1939-1945)", *Historia*, Pontificia Universidad Católica de Chile, 51/1, 11-29, doi: <https://doi.org/10.4067/s0717-71942018000100011>

hasta 1939 era Gran Bretaña su referente internacional y, en gran medida, su respaldo en caso de conflictos. Sin embargo, el viejo amigo ya no era el de otrora y en la dinámica de la guerra los Estados Unidos serían el factor determinante en el Río de la Plata. En consecuencia, el país —aliado y alineado con la “democracia”— ofreció su privilegiada posición geopolítica. Así, cuando el gobierno de Alfredo Baldomir rompió relaciones con el Eje, en enero de 1942, y después cuando el presidente Juan José de Amézaga declaró la guerra a Alemania y a Japón, en febrero de 1945, el país quedó atado al sistema panamericano de defensa patrocinado por los Estados Unidos. Primero para “combatir” a los enemigos lejanos y luego a partir de junio de 1943, con la llegada de los militares nacionalistas al poder en Argentina y posteriormente con el advenimiento del peronismo, el enemigo dejó de ser distante para volverse tangible y cercano. Este escenario contribuyó a la intensificación de las relaciones con Brasil.¹ En este artículo veremos cómo las Fuerzas Armadas uruguayas se insertaron en la estrategia militar norteamericana de defensa hemisférica durante la Segunda Guerra.²

1. Sobre las relaciones uruguayas-brasileñas véase: Clarel de los Santos Flores, “El péndulo magnetizado. Las relaciones de Uruguay con Brasil durante la Segunda Guerra Mundial”, en *Avances de Investigación*, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (UDELAR), Montevideo, 2011, 9-24. Ana María Rodríguez Ayçaguer, “El gran vecino norteño: una aproximación a las relaciones de Uruguay con Brasil en la primera mitad del siglo XX”, en *Res Gesta*, N° 53, 2017, 54-79.

2. La historiografía sobre las Fuerzas Armadas uruguayas es escasa para la primera mitad del siglo

Geopolítica del Uruguay 1939-1942

El Uruguay vivió el conflicto mundial como un actor lejano y secundario, pero comprometido y colaborando con los aliados desde el inicio. El 5 de septiembre de 1939, el gobierno oriental promulgó un decreto de neutralidad. La ciudadanía se movilizó activamente a favor de la causa democrática, un ejemplo de ello es el nacimiento del Comité Nacional Pro-aliado, cuya dirección ocupó el expresidente José Serrato.³ Al finalizar ese año, la batalla naval de Punta del Este y el arribo al puerto de Montevideo del averiado acorazado alemán Almirante Graf Spee revelaron la vulnerabilidad del territorio nacional, y en cierta forma su importancia estratégica.⁴ Este aconte-

XX. Los clásicos trabajos de: Carlos Real de Azúa, “Ejército y política en el Uruguay”, en *Cuadernos de Marcha*, Montevideo, marzo de 1969, 5-29; Selva López, *Estado y Fuerzas Armadas en el Uruguay del siglo XX*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1985 y Gabriel Ramírez, *El factor militar: génesis, desarrollo y participación política*, Montevideo, Arca, 1988. Estudios más recientes: Eduardo Porciúncula, *Hermanos de sangre: Alfredo Campos una biografía política*, Buenos Aires, Sb, 2023. Julián González Guyer, *La política exterior del Uruguay en el ámbito de la defensa*, Tesis de Maestría en Ciencia Política, Montevideo, Universidad de la República, Instituto de Ciencia Política, 2002.

3. Juan Carlos Welker. *José Serrato, un ejemplo*, Montevideo, Casa A. Barreiro y Ramos, 1944, 281. La Segunda Guerra Mundial fortaleció el compromiso democrático del Uruguay: Juan Oddone, *Uruguay. Entre la depresión y la guerra, 1929-1945*, Montevideo, Fundación Cultura Universitaria, 1990.

4. El crucero alemán pidió refugio en el puerto de Montevideo, y el gobierno uruguayo, alegando aplicar las normas internacionales de la neutralidad, le concedió setenta y dos horas para efectuar sus reparaciones, escaso margen para alcanzarlo. Una vez finalizado el plazo salió del puerto y su tripula-

cimiento sumado a la invasión soviética de Finlandia —“una pequeña democracia modelo, tal como Uruguay se concibe a sí mismo”⁵— incrementaron los temores de las Fuerzas Armadas. Baldomir en privado sostuvo “este acontecimiento finlandés me llena de la peor indignación (...) Nos muestra que errores cometieron y comenten los neutrales al no unirse bajo pactos de asistencia mutua. Así, serán tragados a pedazos, uno después de otro”.⁶

En febrero de 1940, el general Alfredo Campos, ministro de Defensa Nacional, presentó un proyecto de ley de Instrucción Militar Obligatoria, que no contó con el beneplácito del parlamento y fue combatido en la prensa de “todos los partidos políticos”.⁷ Campos renunció ante la falta de apoyo político. Baldomir decepcionado dirigió un duro mensaje a la clase política por negligencia, apatía, oposición e incompre-

sión de “los problemas que afectan a la existencia orgánica de las fuerzas armadas”.⁸ En paralelo, a los avances militares alemanes en Europa se expandieron los temores a la “infiltración nazi”. La ocupación de París tuvo enorme impacto en Uruguay. Las revelaciones de la Comisión parlamentaria de investigación sobre las actividades fascistas fueron un aliciente para una clara percepción de la amenaza interior.⁹ Finalmente, la propuesta de Instrucción Militar Obligatoria del ex ministro Campos fue aprobada —con modificaciones— por el poder legislativo en julio de 1940.¹⁰ Un mes antes se había promulgado la ley de Asociaciones Ilícitas, que habilitaba a prohibir y disolver organizaciones extranjeras o constituidas en el país con finalidades de acción exterior, cuyas actividades e ideas atentaran contra la democracia.¹¹ Presionados por los aliados, se confeccionaron las “listas negras” que discriminaba a los súbditos del Eje y sus simpatizantes producto de una orquestada campaña que había agigantado el peligro de la “infiltración

ción decidió su autodestrucción. Antonio Mercader, *El año del León. 1940. Herrera, las bases norteamericanas y el complot nazi*, Montevideo, Aguilar, 1999, 25-32.

5. Millington Drake, ministro de la Legación británica, Informe sumario de eventos en Uruguay en 1939, Montevideo 8 de marzo de 1940, doc. 531, Benjamín Nahum, *Informes diplomáticos de los representantes del Reino Unido en el Uruguay. Tomo VIII: 1938-1943*, Montevideo, Universidad de la República-Departamento de Publicaciones, 1999, 164.

6. Hugh H. Gridley (Gerente General del Ferrocarril Central Argentino) a Millington Drake, Montevideo 4-5 de diciembre de 1939, doc. 529, Nahum, *Informes diplomáticos de Reino Unido*, 147.

7. Joseph de Neef, ministro de Bélgica, Montevideo 6 de marzo de 1940, doc. 204, Benjamín Nahum, *Informes diplomáticos de los representantes de Bélgica en el Uruguay. Tomo I: 1932-1946*, Montevideo, Universidad de la República-Departamento de Publicaciones, 1998, 434. Sobre la vida de Campos, véase: Porciúncula, *Hermanos de sangre*.

8. François Gentil, ministro de Francia, Montevideo 24 de febrero de 1940, doc. 48, Benjamín Nahum, *Informes diplomáticos de los representantes de Francia en el Uruguay, 1937-1949*, Montevideo, Universidad de la República-Departamento de Publicaciones, 2000, 103.

9. María Magdalena Camou, *Los vaivenes de la política exterior uruguaya ante la pugna de las potencias: las relaciones con el Tercer Reich 1933-1942*, Montevideo, Fundación de Cultura Universitaria, 1990, 51-58.

10. Ley N° 9.943, Parlamento del Uruguay.

11. Ley N° 9.936, Parlamento del Uruguay. También véase: Carlos Zubillaga, *Una historia silenciada. Presencia y acción del falangismo en el Uruguay (1936-1955)*, Montevideo, Cruz del Sur, 2015, 174-177.

nazi”.¹² Los medios de prensa y diplomáticos reportaban un brusco despertar del sentimiento nacional, traducido en importantes contingentes de ciudadanos que se presentaron como reclutas en el ministerio de Defensa.¹³

El escenario internacional ameritaba tomar medidas de emergencia. Las preocupaciones ante un ejército cuyo “valor militar” era “absolutamente nulo”¹⁴ se volvieron prioritarias. En agosto, Baldomir, el ministro de Relaciones Exteriores, Alberto Guani y el de Defensa, Julio A. Roletti viajaron a Buenos Aires para sondear apoyos armados en caso de emergencia.¹⁵ Otra misión militar se había dirigido a Brasil, quien acabó prove-

yendo “armas y municiones”.¹⁶ Aunque el acontecimiento más relevante de la estrategia de defensa uruguaya en 1940 fueron las negociaciones con los Estados Unidos para instalar bases aeronavales en su territorio.¹⁷ En octubre se celebró en el país una importante reunión entre los representantes de los ejércitos y la marina norteamericana y uruguaya con el objetivo de abordar el tema de la cooperación militar para garantizar la defensa de América y en concreto estipular los protocolos a seguir en caso de que Uruguay fuera atacado. Meses atrás, Estados Unidos había dado a conocer a los países latinoamericanos la amenaza de una invasión alemana que desde Dakar (Senegal) atacaría a Brasil y luego al resto del continente. Los militares uruguayos coincidieron con esta hipótesis de manera absoluta:

“Consideramos posible (...) el ataque de los Estados totalitarios europeos (...) depende naturalmente de los resultados mismos del actual conflicto europeo, ya que es preciso partir de la hipótesis de que la marina de guerra inglesa ha sido destruida o paralizada y que la misma marina

12. Oddone, *Entre la depresión y la guerra*, 208. Las políticas adoptadas por el Uruguay para hacer frente al escenario de la guerra europea deben situarse en el marco de análisis latinoamericano donde los Estados Unidos ocuparon un lugar primordial en el armado de la estrategia de defensa hemisférica. Max Paul Friedman, *Nazis y Buenos Vecinos. La campaña de Estados Unidos contra los alemanes en América Latina durante la Segunda Guerra Mundial*, Madrid, Antonio Machado Libros, 2008.

13. Correspondencia de Albert Ledoux, encargado de Negocios de Francia, Montevideo 21 de septiembre de 1940, doc. 59, Nahum, *Informes diplomáticos de Francia*, 126; correspondencia de Joseph de Neef, ministro de Bélgica, Montevideo 5 de julio de 1940, doc. 209, Nahum, *Informes diplomáticos de Bélgica*, 445.

14. Joseph de Neef, ministro de Bélgica, Montevideo 6 de marzo de 1940, doc. 204, Nahum, *Informes diplomáticos de Bélgica*, 435. La misma explicación daban los franceses “Uruguay no tiene fuerza armada. Incluso su policía es insuficiente. Sería entonces una presa fácil”. François Gentil, ministro de Francia, Montevideo 24 de febrero de 1940, doc. 54, Nahum, *Informes diplomáticos de Francia*, 113.

15. Informe sumario de eventos en Uruguay en 1939, doc. 531, Nahum, *Informes diplomáticos de Reino Unido*, 162.

16. Correspondencia de Albert Ledoux, Montevideo 21 de septiembre de 1940, doc. 59, Nahum, *Informes diplomáticos de Francia*, 126.

17. En un memorándum posterior sobre los antecedentes de este tema el ministerio de Defensa explicaba que la propuesta original fue pensada por sus Fuerzas Armadas en 1938, y luego con la guerra ya desencadenada fue recibida de buen grado por el presidente Baldomir. Archivo del Ministerio de Defensa Nacional (AMDN, en adelante), Montevideo (Uruguay), caja 1943, 1ª parte, informe confidencial de Campos a Serrato, Montevideo 19 de mayo de 1944.

norteamericana se vé (sic.) precisada a atender otras exigencias urgentes (...) El objetivo inicial probable puede ser la región de Natal en el Brasil, si se considera que la línea Dakar (África) Natal (América) es la línea mínima de resistencia, por ser la mínima distancia entre los expresados continentes y ofrecer una base de partida que tiene las características de una verdadera base de maniobras y un lugar de llegada con facilidades de explotación, sea hacia el Norte en vista de una objetivo ulterior en la América del Norte, sea hacia el sur en vista de asegurar el dominio del Río de la Plata”.¹⁸

El 28 de octubre se firmó un acta secreta. Los militares uruguayos entregarían las respuestas a un extenso cuestionario con preguntas estratégicas y de información de recursos materiales disponibles. A su vez, presentaron sus necesidades para facilitar la “cooperación militar” y reconocieron que: “nuestra pobreza material es evidente, solo disponemos de unos 6.000 hombres y el armamento es escaso y también anticuado”.¹⁹ Es importante consignar que en intercambios secretos entre el ministerio de Defensa y de Relaciones Exteriores, de octubre y noviembre de 1943, en busca de los antecedentes de las negociaciones militares con los Estados Unidos, se re-

18. AMDN, 1943, caja 1ª parte, cuestionario.

19. AMDN, 1943, caja 1ª parte, acta secreta, Montevideo 28 de octubre de 1940. Los firmantes del acta fueron los uruguayos general Pedro Sicco y el contralmirante Gustavo Schröder y de parte norteamericana el capitán de navío William D. Brereton y el coronel Robert L. Christian,

vela que el poder ejecutivo uruguayo había denegado otorgar a los Estados Unidos y sus aliados “permiso de operar con barcos de guerra (cuando sea necesario) y también aviones de patrulla”, además del control de las comunicaciones para justificar el accionar de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos.²⁰

El conocimiento mediático nacional y regional del proyecto de instalación de bases norteamericanas llevó al Partido Nacional a interpelar al poder ejecutivo y frenar las negociaciones en noviembre en el Senado.²¹ La propuesta norteamericana distorsionó el equilibrio de poderes en la región. El gobierno argentino analizó de este modo el problema: en caso de cesión de bases se instalaría en la margen izquierda del Río de la Plata la nación más poderosa del mundo, esto privaría “la ventajosa situación” de distancia con los Estados Unidos. A mediados de diciembre, en Colonia, Julio Argentino Roca hijo se reunió con el canciller Guani. Argentina planteó la necesidad de saber qué pasos iba a dar Uruguay en su nuevo vínculo con Washington y puntualizó que no se la volviera a ignorar en un tema tan delicado.²²

20. Archivo Histórico Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay (AHMREU), Fondo MRE, serie Uruguay, caja 21, memorándum secreto, Montevideo 11 de noviembre de 1943 y nota del 18 de noviembre.

21. Mercader, *El año del león*, 121-162; Ramírez, *El factor militar*, 97-100. Los senadores herreristas (nacionalistas) eran 15, y los votos contra el proyecto fueron 25 sobre un total de 26, lo que demuestra claramente el rechazo a la iniciativa.

22. Beatriz Figallo, “¿Bases aeronavales norteamericanas en el Río de la Plata? La Argentina, el Cono Sur y la Segunda Guerra Mundial”, en *Sextas Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de*

A fines de 1940, Estados Unidos y Uruguay elevaron sus legaciones diplomáticas al rango de embajadas. Al año siguiente, la invasión nazi de la Unión Soviética y el bombardeo de Pearl Harbor —con la consecuente entrada de los Estados Unidos en la guerra— fueron acontecimientos de fuerte impacto en el Uruguay. Los vínculos entre ambos países se estrecharon al negociarse un convenio de préstamo y arriendo en el segundo semestre de 1941, el cual fue ratificado en enero de 1942. Uruguay sería provisto de armas, logística y entrenamiento por parte de Estados Unidos, aunque muchas veces la calidad del armamento no sería la esperada.

La tercera Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores desarrollada en Río de Janeiro, en enero de 1942, dejó constancia del incremento de la presión por la defensa hemisférica. Uruguay y Brasil siguieron la recomendación de romper relaciones diplomáticas con el Eje, a diferencia de la Argentina que defendió con alto costo político su neutralidad.²³ Un producto de esa reunión fue la constitución de la Junta Interamericana de Defensa con sede en Washington y otro Comité Consultivo de Emergencia

Estudios Portuarios, Rosario, 2015, 243, 249. También véase: Beatriz Figallo, “La Argentina conservadora y el Uruguay neo-batllista. Política internacional y conflictos regionales, 1931-1943”, en *Décimo Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1999, 1-14.

23. Sobre la posición argentina: Carlos Escudé y Andrés Cisneros, *Historia de la política exterior argentina. Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina*, Buenos Aires, Consejo Argentino para las Relaciones Exteriores (CARI), 2000, Tomo IX, cap. 44.

para la Defensa Política del continente operando en Montevideo, en el cual Guani fue designado presidente.²⁴

El alineamiento de Uruguay con los aliados disparó las tensiones en el gobierno. La coalición nacida del golpe de Estado de 1933 hacía tiempo que estaba agotada y la Segunda Guerra Mundial precipitó el desenlace. El herrerismo y su líder Luis Alberto de Herrera, ese incómodo aliado favorable a la neutralidad, estigmatizado de “pro-Eje”, fue sacado del centro del poder. El 21 de febrero de 1942, Baldomir disolvió el parlamento, instaló un Consejo de Estado y prometió la convocatoria de elecciones nacionales en los meses siguientes y la reforma de la carta magna.²⁵

La ruptura con el Eje fue la ocasión para ampliar las legislaciones de seguridad y defensa. Por ejemplo, el decreto ley de Defensa Pasiva, un complemento a la ley Orgánica Militar, con el fin de preparar a la población frente a las nue-

24. González Guyer, *La política exterior del Uruguay...*, 22. Una celebre medida adoptada por el Comité presidido por Guani fue su propuesta de no reconocimiento a un nuevo gobierno americano constituido por la fuerza, por lo que se debían realizar consultas y verificar si se cumplían los compromisos interamericanos de defensa. De los Santos Flores, “El péndulo magnetizado”, 21-22 e Isabel Clemente, “Uruguay en las conferencias panamericanas: la construcción de una opción en política exterior”, en *II Congreso Internacional ciencias, tecnologías y culturas. Diálogo entre las disciplinas del conocimiento hacia el futuro de América Latina y el Caribe*, Santiago de Chile, 2010, 1-28.

25. Serrato asumió la presidencia del Consejo de Estado. Ana Frega, Mónica Maronna e Ivette Trochon, *Baldomir y la restauración democrática (1938-1946)*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1987, 110-126.

vas modalidades bélicas: bombardeos aéreos, uso de armas químicas o bacteriológicas. La ley contenía una sección sobre educación —primaria, liceal y universitaria— en la defensa pasiva.²⁶ También se acrecentaron las reglamentaciones relativas al control de la divulgación de noticias. En el segundo artículo del decreto del Poder Ejecutivo de marzo de 1942 se establecía que: “En ningún caso se cursarán, por cualquier medio de telecomunicación, las transmisiones siguientes: a. Las que puedan poner en peligro la seguridad de un estado americano o del continente en general. b. Las que inciten a perturbar la tranquilidad de cualquier país americano; que agraven o ataquen a sus mandatarios o a sus instituciones políticas”.²⁷ Esta normativa complementaba el artículo 9 de la ley de Asociaciones ilícitas: “(se) prohíbe la propaganda que agrave a mandatarios o países con los cuales mantenga relaciones el nuestro, o que incite a desordenes o tumultos públicos o a vías de hecho contra personas o cosas, con motivo de la actual conflagración europea”.²⁸

En esta misma sintonía, las Fuerzas Armadas presionaron para aprobar el “proyecto sobre Organización y desarrollo de trabajos estadísticos necesarios para la Defensa Nacional”, por medio del cual se exigiría a los propietarios de talleres, fábricas, depósitos, comercios, etc., proveer información de capacidades y recursos. Sin embargo, el proyecto no tuvo *quorum* en el Consejo de Estado. El consejero Campos argumentó que sin un censo sobre la capacidad industrial del país ni el Reino Unido ni los Estados Unidos habrían sabido qué fábricas estaban en condiciones de ser transformadas en industrias de guerra, y que esa información había que recabarla en tiempos de paz.²⁹ Entre las “medidas de seguridad” aplicadas se removieron de los servicios públicos esenciales a empleados y obreros oriundos de países del Eje, siguiendo la política norteamericana de control, persecución y deportación de alemanes en Latinoamérica. Asimismo, desde la entrada de los Estados Unidos en el conflicto aumentó la compra de material de guerra en aquel país.³⁰

26. Archivo Campos, caja 7, Consejo de Estado, Organización de la Defensa Pasiva, repartido N° 31, Montevideo mayo de 1942, decreto-ley N° 10.171, Parlamento del Uruguay.

27. AMDN, 1945, caja 461-510, Dirección General de Comunicaciones, carpeta 463. La Dirección General de Comunicaciones del ministerio de Defensa era la encargada de velar por el cumplimiento de las normativas de control de la difusión de noticias. Una vez detectadas las infracciones se elevaban informes al ministerio del Interior, quien sería el responsable de aplicar o no sanciones.

28. Parlamento del Uruguay, Ley N° 9.936.

29. Archivo Campos, caja 12, Consejo de Estado, acta N° 79, 1942.

30. Archivo Campos, caja 42, Consejo de Ministros, acta N° 255, Montevideo 4 de agosto de 1943. AMDN, 1943, caja 511-545, Marcelino Bergalli (Inspector Gral. del Ejército), Informe de la Inspección General del Ejército de 1942 e informe de Carlos Carbajal (MDN) a Héctor Gerona (ministro del Interior), Montevideo 18 de febrero de 1943. En 1942, producto de la ley N° 10.091 del convenio de préstamo y arriendo con los Estados Unidos, se compraron materiales de guerra por un total de US\$ 7.800.000. Además, varios oficiales obtuvieron títulos de aviadores navales formados en Argentina y en los Estados Unidos.

Fuerzas Armadas uruguayas en la órbita militar norteamericana

En noviembre de 1942 se celebraron las elecciones presidenciales, Juan José de Amézaga fue elegido presidente y Alberto Guani vicepresidente. El camino del alineamiento con el bando aliado se profundizó, pero no sin tensiones. Amézaga nombró ministros de Defensa al general Campos y en Relaciones Exteriores al expresidente Serrato. Mientras tanto, en la Argentina, el 4 de junio las Fuerzas Armadas derrocaron al gobierno constitucional de Ramón Castillo. Si bien en un principio hubo confusión sobre cuál sería la política exterior de la “revolución de junio”, al tiempo se reveló que aquel régimen mantendría una neutralidad inflexible.³¹ El ascenso en octubre de los militares ultranacionalistas, miembros del GOU, alarmó a su pequeño e indefenso vecino.³²

En el último semestre de 1943, Uruguay negociaba planes defensivos con los Estados Unidos, quienes consideraban al país como un importante enclave geopolítico en América del Sur. A la

31. Sobre el golpe de Estado argentino, véanse los clásicos libros de: Robert Potash, *El ejército y la política en la Argentina, 1928-1945. De Yrigoyen a Perón*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1985, 263-301; Alain Rouquie, *Poder militar y sociedad política en la Argentina 1943-1973*, Buenos Aires, Emecé, 1994, 9-21. Sobre la recepción del golpe de Estado en Uruguay: Carolina Cerrano y Fernando López D'Alesandro, “Dictadura militar argentina 1943-1946: Temor, rechazo y desconfianza en el Uruguay”, en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 74, Nº 1, 2017, 323-352.

32. Sobre el GOU: Robert Potash, *Perón y el GOU. Los documentos de una logia secreta*, Buenos Aires, Sudamericana, 1982.

par, la dirigencia uruguaya se mostraba inamovible en cuanto a no declarar la guerra, y el agregado militar británico informaba que: “Las autoridades militares en terrenos profesionales siempre aconsejaron en contra de una declaración de guerra, hasta el momento en que estén en posición de defender al pueblo contra una matanza y ataques”.³³ Asimismo, Amézaga había expresado que si bien Uruguay no era técnicamente un beligerante, sus recursos estaban “incondicionalmente a disposición de las Naciones Unidas”, y que en las actuales circunstancias solo sería un gesto vacío. No obstante, comunicaba que una vez que los Estados Unidos satisficieran sus necesidades materiales de defensa declararían la guerra de ser necesario.³⁴

En enero de 1944, el almirante Jonas Ingram, comandante de la Flota del Atlántico sur de la U.S Navy con asiento en Brasil, llegaba a Montevideo. Ingram fue clave para la integración de las Fuerzas Armadas brasileñas al sistema defensivo planeado por Washington para Sudamérica. Y en esa estrategia Uruguay y la cooptación de sus Fuerzas Armadas sería una pieza de la estructura militar norteamericana que tenía a Brasil como centro fundamental. Según Campos, el motivo del encuentro fue discutir cómo los aviones estadounidenses emplearían las bases aeronavales uruguayas. El al-

33. Informe del agregado militar británico, Capitán H. Cross, Montevideo 15 de marzo de 1943, doc. 566, Nahum, *Informes diplomáticos de Reino Unido*, 289.

34. Correspondencia de Ralph Skrine Stevenson, ministro de la Legación británica, Montevideo 3 de julio de 1943, doc. 575, Nahum, *Informes diplomáticos de Reino Unido*, 327.

mirante había subrayado que su prioridad era la base en Laguna del Sauce, pero se avino a apoyar otras iniciativas que eran de interés para el gobierno uruguayo. En realidad, la logística del país era muy mala. Una seria dificultad era que no había aeropuertos para permitir la operativa de aviones de guerra o de gran porte. Washington necesitaba que su aliado platense tuviera una infraestructura mínima para poder utilizarlo como base geoestratégica de operaciones. Sin esas obras previas cualquier construcción de bases militares sería un absurdo. Estados Unidos se comprometió a brindar apoyos técnicos y materiales para la modernización del pequeño aeródromo de Melilla y en las obras del aeropuerto internacional de Carrasco, con el objetivo de utilizarlo tanto para aviones de combate como comerciales. El informe de Campos señalaba:

“El señor almirante Ingram manifestó tener una gran urgencia en poder usar las facilidades y ofreció enviar, a cargo del gobierno de su país, materiales y técnicos para realizar obras en Laguna del Sauce, obras que quedarán siempre bajo jurisdicción uruguaya y a la sombra del Pabellón Uruguayo. El suscrito hizo saber que esa era una obra nacional, que viene estudiándose desde 1938, ya en plena vía de ejecución para lo cual se disponía de recursos económicos”.³⁵

Campos aceptó la ayuda: “quedando convenido que los materiales y la mano

35. AMDN, 1943, caja 1ª parte, confidencial de Campos a Serrato, Montevideo 19 de mayo de 1944,

de obra serían pagados por el Gobierno de Uruguay y que los técnicos estadounidenses quedarían a órdenes del mismo señor General, lo que satisfizo plenamente al señor Almirante”. Por su parte, Uruguay se comprometió a construir una ruta que uniera Pan de Azúcar con la proyectada base aeronaval de Laguna del Sauce. La conclusión del ministro era que: “el Gobierno Uruguayo ha cedido el uso de las bases para los aviones de la Armada de los Estados Unidos y que es éste (sic.) país quien ha tenido urgencia para que los trabajos se terminaran”.³⁶

A principios de marzo, comenzaron a llegar materiales de construcción e ingenieros norteamericanos. En febrero, el agregado naval de la embajada norteamericana destacaba que “la prioridad de la marina de los Estados Unidos es el proyecto de Laguna del Sauce y la ayuda al aeropuerto Carrasco solo se dará cuando aquél este terminado”.³⁷ En mayo, la prensa uruguaya preguntaba qué pasaba en la Laguna del Sauce, y por qué había militares de otro país en suelo patrio sin contar con aval parlamentario. Finalmente, el 30 de mayo la convención del Partido Nacional herrerista presentó una denuncia formal y el 8 de junio los ministros Campos y Serrato fueron interpelados en el parlamento en un debate que duró más de diez horas, en el cual el gobierno obtuvo apoyo para continuar las obras.³⁸ El ministerio de Relaciones Exteriores y el de Defensa publicaron la

36. AMDN, 1943, caja 1ª parte, confidencial de Campos a Serrato, Montevideo 19 de mayo de 1944.

37. Mercader, *El año del león*, 185.

38. Mercader, *El año del león*, 188-191.

interpelación como material propagandístico a su favor. Serrato insistió en que las bases no eran panamericanas y que Uruguay podía encarar obras de defensa sin necesitar del aval de la Argentina o de otro vecino. El principal orador del herrerismo, el senador Eduardo Víctor Haedo cuestionó las obras como un peligro al equilibrio en el Río de la Plata y una amenaza para la paz. Los senadores oficialistas remarcaron la “total indefensión” del país y señalaron con preocupación cómo la Argentina incrementaba su política armamentista.³⁹

Mientras Uruguay realizaba negociaciones militares con los Estados Unidos en la vecina orilla se habían producido acontecimientos de gran importancia política. En enero de 1944 el presidente Juan P. Ramírez rompía relaciones diplomáticas con Alemania y Japón, presionado por los aliados. Los militares no toleraron la rendición de Ramírez y lo destituyeron asumiendo la presidencia el general Edelmiro Farrell y su subordinado el coronel Juan Domingo Perón alcanzó la vicepresidencia y el ministerio de Guerra. El recambio presidencial fue evaluado por las potencias aliadas como un triunfo de los nacionalistas y de los filonazis dentro del gabinete. El hecho desencadenó una plétora de presiones diplomáticas sobre Buenos Aires, que conllevaron al retiro de embajadores, incluido el uruguayo,

39. Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Defensa (Uruguay), *Construcción de bases aeronavales. Política Exterior. Exposición de los Ministros de Relaciones Exteriores Ing. D. Serrato y de Defensa Nacional Gral. De División, D. Alfredo Campos*, Montevideo, Sección Prensa, Informaciones y Publicaciones del MRE, 1944, 176-184.

Eugenio Martínez Thedy, el último en irse.⁴⁰

Gordon Vereker, ministro de la Legación británica, transmitió a sus superiores la ansiedad y la enorme preocupación de Serrato a la “hostil” y “torpe” posición norteamericana contra la dictadura argentina. El canciller se mostraba disconforme con “el bloqueo diplomático” y pedía una mayor responsabilidad británica, diciéndoles que era un error “esconder nuestra luz detrás de un arbusto, no teniendo una política definida hacia Argentina”.⁴¹ Las relaciones bilaterales empeoraron, ese año y el siguiente, a lo que se sumaba la actividad política de los exiliados argentinos en Montevideo.⁴² El ministerio de Defensa custodiaba las violaciones a la legislación vigente sobre control de las comunicaciones —reseñada en la primera parte de este trabajo— exigiendo evitar los excesos del lenguaje que injuriaban al gobierno argentino e incitaran a la rebelión afectando seriamente las relaciones bilaterales.⁴³

El 21 de febrero de 1945 la administración de Amézága declaró la guerra a

40. Cerrano y López D’Alessandro, “Dictadura militar argentina...”, 323-352.

41. Correspondencia Gordon Vereker, Montevideo 23 de marzo de 1944, doc. 608, Nahum, *Informes diplomáticos Reino Unido*: 32-34.

42. Benjamín García Holgado, “Apuntes sobre el exilio antiperonista en Montevideo entre 1943 y 1945”, *Colección*, N° 24, 2014, 11-35.

43. Si bien algunos programas radiales fueron suspendidos no fue lo que primó por lo que se multiplicaron las quejas de Defensa, a raíz de la tolerancia gubernamental con las diatribas contra el gobierno argentino. Archivo Campos, caja 18, acta de Consejo de Ministros N° 289, Montevideo 2 de marzo de 1944. Abundantes ejemplos en AMDN, 1945, caja 461-510.

Alemania y Japón. Al mismo tiempo, los Estados Unidos entregaron un extenso documento secreto, donde proponían homogeneizar los vínculos militares con todas las repúblicas americanas para el nuevo orden de la posguerra. La única excepción era Argentina.⁴⁴ El 9 de marzo de 1945, un día después de la finalización Conferencia Interamericana sobre los problemas de la Guerra y la Paz reunida en el castillo de Chapultepec, se celebraba una reunión secreta en el ministerio de Relaciones Exteriores uruguayo, en la que se convino continuar con las conversaciones entre Estados Mayores, pero con carácter “exploratorio y no oficial”. Para Serrato era importante no asumir posiciones permanentes respecto de los acuerdos de la posguerra que atarían al Uruguay a la órbita norteamericana sin tener, por lo menos, una opción de salida. La urgencia despertaba cierta sospecha, más considerando que en unos meses se reuniría la conferencia de San Francisco donde se acordarían a nivel global los planes defensivos de la posguerra. Asimismo, tenían claro el riesgo de excluir a Argentina.⁴⁵

El Consejo de Ministros resolvió en sesión secreta negociar con Estados Unidos, pero dejando en claro que las decisiones no las tomarían los militares sino el poder civil, y que ningún compromiso sería permanente y se subordinaría a los acuerdos internacionales. Sin embargo,

44. AMDN, 1943, caja 1ª parte, acta Consejo de Ministros N° 349, Montevideo 14 de febrero de 1945 (parte secreta de la sesión).

45. AMDN, 1943, caja 1ª parte, doc. secreto, Montevideo 9 de marzo de 1945. En la reunión participaron el canciller, el sub. Secretario de Defensa Nacional, cap. Navío Héctor Luisi, sub. Secretario de relaciones Exteriores, Eduardo Albanell Mac-Coll y el asesor letrado del ministerio, Gillberto Pratt de María.

interesa referir la posición de Serrato en relación al Uruguay de la posguerra: “por la naturaleza misma de nuestra producción” no debía alejarse de Europa, principalmente de Francia y Reino Unido. Sin negar que a Uruguay le convenía “desarrollar una acción colaboracionista con Estados Unidos, porque dicho país seguirá siendo una potencia de gran influencia y de espíritu renovado”.⁴⁶

Mientras tanto, Argentina no había participado en la conferencia de Chapultepec, pero se le permitiría firmar el acta e ingresar en la ONU si declaraba la guerra al Eje. Hecho que ocurrió el 27 de marzo, medida que debía acompañarse con un tránsito a la democracia. Los acontecimientos se precipitaron a gran velocidad aquel año. Una de las primeras consecuencias de sumarse a los Aliados fue la finalización del bloqueo diplomático, el embajador uruguayo Eugenio Martínez Thedy regresó el 10 de abril, un mes antes que su par norteamericano Sprullie Braden. En junio se puso en libertad a los presos políticos y comenzaron a regresar los exiliados incrementándose las críticas al gobierno militar, que acorralado en octubre destituyó al polémico coronel Perón de todos sus cargos y fue puesto bajo arresto. La movilización popular del 17 de octubre fue recibida con sorpresa. Perón era el “candidato de la dictadura” o un “peligro nazi fascista”, así lo vieron en su mayoría los uruguayos, a excepción del herrerismo.⁴⁷

46. AMDN, 1943, caja 1ª parte, acta Consejo de Ministros N° 355 (parte reservada de la sesión), Montevideo 14 de marzo de 1945.

47. Carolina Cerrano, “La campaña presidencial herrerista de 1946, desde *El Debate*”, en *Nuevo Mundo. Mundos Nuevos*, 2017.

En febrero de 1946 triunfó en las elecciones presidenciales.⁴⁸

Epílogo

La Segunda Guerra y el peronismo transformaron el papel de Uruguay en el Río de la Plata, integrándolo al circuito de influencia norteamericano, a pesar del fallo de la instalación de las bases.

Si bien el aliado más importante de los Estados Unidos fue Brasil, la ubicación, la historia y la política resignificaron al Uruguay en la nueva realidad global y, en consecuencia, en el equilibrio de la región platense. Su peso “moral”, su tradición liberal y su sintonía con occidente hacían del país una pieza en el armado de la nueva ingeniería hegemónica por parte de Estados Unidos.



48. Sobre el impacto regional del éxito electoral peronista: Loris Zanatta, *La Internacional Justicialista. Auge y ocaso de los sueños imperiales de Perón*, Buenos Aires, Sudamericana, 2013; y en Uruguay: Juan Oddone, *Vécinos en discordia. Argentina. Uruguay y la política hemisférica de los Estados Unidos. Selección de documentos: 1945-1955*, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2003.

EL PODER NAVAL DE RUSIA OSCILANDO ENTRE UCRANIA Y CHINA

Por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS
komitre@gmail.com



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

RESUMEN

El conflicto actual entre Rusia y Ucrania se ha desarrollado en gran medida en tierra y o en el aire. Es una guerra terrestre muy disputada y agotadora, acompañada de brutales ataques aéreos rusos contra la infraestructura civil y una respuesta ucraniana lenta pero creciente.

Pero un aspecto menos apreciado pero vital de la guerra también se desarrolla en el agua. Allí, la disputa por el control del Mar Negro ha visto a la Armada rusa derrotada de manera sorprendente .

Y esta pérdida tiene consecuencias potenciales de largo alcance. No sólo limita la capacidad de Moscú de proyectar su poder en todo el mundo a través de medios navales, sino que también ha dado lugar a una creciente cooperación de Rusia con China, donde Moscú está surgiendo como un partido menor de Beijing en alta mar.

ANTECEDENTES

Rusia y Ucrania, países vecinos, rara vez sostuvieron relaciones armónicas a lo largo de la historia, comenzando por sus orígenes. Rusia surgió de la colonización vikinga que se mestizó con los cholopys, habitantes naturales de las estepas nórdicas. Ucrania se pobló a partir de la migración de tribustócharis del Cáucaso que se integraron con los clanes cosacos habitantes del lugar. La invasión mongol (siglos XII al XV) aportó hordas siberianas que pronto se mestizaron con los habitantes locales de los ducados de Moscú (hoy Rusia), Kiev (hoy Ucrania) y Minsk (hoy Belarús) y el principado de Moldova (hoy Moldavia), dejando en los tres primeros un idioma de raíz lingüística común. La expansión de Rusia hacia el norte y su acceso al Báltico se produjo a expensas de Minsk sin casi derramamiento de sangre durante el reinado del zar Pedro I El Grande (siglo XVII). En cambio conquistar el acceso al Mar Negro (campanas de GrigoryPiotemkin, fines del siglo XVIII) bajo la

zarina Ekaterina II (Catalina la Grande) tuvo un altísimo costo en vidas ucranianas, y para algunos historiadores marcan el inicio de una animosidad casi eterna entre Moscú y Kiev.

El nacimiento de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) unió ambos países con una bandera común, aunque no significó paz. Bajo el mandato de Stalin se produjeron sangrientas purgas en 1927 y 1938 destinadas a eliminar todo atisbo de nacionalismo ucraniano, y lo más grave; entre 1932 a 1934 se produjo el llamado “Homolodor” (en ucraniano: “matar por hambre”) al imponerse la colectivización de la agricultura, fuente de desabastecimiento de alimentos y su consecuente hambruna que costó un estimado de 12 millones de personas en las repúblicas negras y caucásicas de la URSS.

En febrero de 1954 el sucesor de Stalin, Nikita Khrushchev, con el voto unánime del Consejo de Ministros, cedió a Ucrania dos territorios limítrofes de Rusia: la península de Crimea y la cuenca de Dombás. La decisión no fue filantrópica, abastecer de electricidad y saneamiento a Crimea resultaba excesivamente costoso para las arcas de Moscú y por lo tanto le transfirió el problema a Kiev. La región minera de Dombás producía arrabio de inferior calidad al de Kazajistán, república a la que era necesario empoderar, lo que se hizo a expensas de las minas del Don. Si bien Crimea se adaptó con su facilidad a su nueva nacionalidad, no ocurrió lo mismo entre los habitantes de las ex provincias rusas de

Donestks y Luganks, que lejos de integrarse a Ucrania mantuvieron su idioma y sus costumbres originales, ofreciendo una razón para ser reclamadas por Rusia a la implosión de la URSS.

Por imposición de la geografía, la Armada de la URSS se había organizado alrededor de cuatro flotas (Báltico, Norte, Pacífico y Mar Negro) más una flotilla (Mar Caspio). A la disolución de la URSS, Rusia y Ucrania negociaron la división de la Flota del Mar Negro, acordando que la primera quedaría con toda la infraestructura naval de Crimea (Arsenal Sebastopol, diques, talleres) y entregaría a Rusia los buques mayores (portaaviones, cruceros), todo el armamento nuclear, más las aeronaves navales de alcance medio y mayor. Así, la Armada de Ucrania quedó compuesta de dos submarinos convencionales (obsoletos), cuatro destructores, ocho fragatas, y un conjunto de minadores, cazaminas, patrulleros costeros y embarcaciones de servicios generales. Dentro del acuerdo, Rusia obtuvo el derecho de usufructuar hasta 2017 un rincón del Apostadero Sebastopol como base de asiento de sus buques en el Mar Negro.

En marzo de 2008, luego de haber entregado la presidencia de Rusia a Dmitri Medvédev, Vladimir Putin entró en contactos abiertos con los ucranianos de la cuenca de Dombás que reclamaban volver a ser parte de Rusia, pero no tuvo éxito al intentar llevar estas voces al politburó. Entendió que todo era una cuestión de tiempo, que se le hizo favorable cuando en 2012 volvió a la presidencia.

En 2014, después de las protestas del Euromaidán y la caída del presidente ucraniano Víktor Yanukóvich, de marcada tendencia pro moscovita, soldados rusos invadieron el territorio ucraniano de Crimea, anexándolo a Rusia bajo la justificación de un referéndum de dudosa legitimidad en el que los habitantes habían votado para unirse a la Federación Rusa. Casi simultáneamente, grupos prorrusos en el área de Dombás de Ucrania iniciaron un conflicto armado entre el gobierno ucraniano y las fuerzas separatistas respaldadas por Rusia de las autoproclamadas Repúblicas Populares de Donetsk y Lugansk.

En noviembre de 2014, el ejército ucraniano informó de un movimiento intensivo de tropas y equipo desde Rusia hacia las partes orientales de Ucrania controladas por los separatistas. Una Misión Especial de Monitoreo de la OSCE (Organización para la Seguridad y Cooperación Europea) observó convoyes de vehículos que transportaban municiones y cadáveres de soldados cruzando la frontera entre Rusia y Ucrania disfrazados de convoyes de ayuda humanitaria.

En julio de 2021, Putin publicó un ensayo titulado “*Sobre la unidad histórica de rusos y ucranianos*”, en el que afirma que los bielorrusos, los ucranianos y los rusos deberían formar parte de una nación panrusa como parte del mundo ruso y son un solo pueblo. El ensayo niega la existencia de Ucrania como nación independiente. Apreciando que era una jugada a dos bandas del premier ruso, la reacción del gobierno de Kyev

fue buscar el apoyo de Europa Occidental y solicitar el ingreso a OTAN, como ya lo habían hecho las repúblicas bálticas (Estonia, Latvia y Letuva).

El 30 de noviembre de 2021, Putin declaró que Rusia no admitiría una ampliación de la OTAN hacia Ucrania, al tiempo que negó la existencia de planes para invadirla. Pero el 21 de febrero de 2022, firmó un decreto reconociendo a las dos autoproclamadas repúblicas separatistas del Dombás como estados independientes e integrantes de la Federación Rusa. Tres días después anunció en un discurso televisado una «operación militar especial» en Ucrania, lanzando una invasión a gran escala del país. Citando un propósito de desnazificación, afirmó que estaba haciendo esto para proteger a las personas en la región predominantemente de habla rusa del Dombás que, según Putin, enfrentaban humillación y genocidio por parte de Ucrania.

BATALLA SOBRE EL MAR NEGRO

La tradición de la teoría geopolítica ha tendido a presentar una simplificación excesiva de la política global. Las teorías que se remontan a fines del siglo XIX categorizaban a los países como potencias terrestres o potencias marítimas.

Pensadores como el geopolítico británico Sir Halford Mackinder o el teórico estadounidense Alfred Thayer Mahan caracterizaron a las potencias marítimas como países que poseían rasgos de liberalismo democrático y libre comercio. En cambio, las potencias terrestres fue-

ron retratadas con frecuencia como despoticas y militaristas.

Si bien históricamente se han utilizado generalizaciones de este tipo para demonizar a los enemigos, todavía existe una tendencia artificial a dividir el mundo en potencias terrestres y marítimas, acompañada de la idea de que la guerra naval y la guerra militar están en cierta medida separadas.

Y esta división da una falsa impresión del progreso de Rusia en la guerra con Ucrania. Si bien Moscú ciertamente ha tenido algunos éxitos en tierra y en el aire, eso no debería desviar la atención de la sorprendente derrota en el Mar Negro, que ha obligado a Rusia a retirarse de la costa ucraniana y mantener sus barcos lejos del frente de batalla.

Los países marítimos tienen dos preocupaciones: deben intentar controlar las partes del mar relativamente cercanas a sus costas, o sus “aguas cercanas”; mientras tanto, aquellos con la capacidad y el deseo de hacerlo tratan de proyectar poder e influencia en las “aguas lejanas” al otro lado de los océanos, que son las aguas cercanas a otros países.

El Mar Negro es un mar relativamente pequeño y muy cerrado que comprende las aguas cercanas a los países que lo rodean: Turquía al sur, Bulgaria y Rumania al oeste, Georgia al este, y Ucrania y Rusia al norte. El control de las aguas cercanas al Mar Negro ha sido disputado a lo largo de los siglos y ha jugado un rol protagónico en la actual guerra entre Rusia y Ucrania.

La toma de la península de Crimea

por parte de Rusia en 2014 le permitió controlar el puerto naval de Sebastopol. Lo que antes eran aguas cercanas a Ucrania se convirtieron de facto en aguas cercanas para Rusia. El control de estas aguas cercanas permitió a Rusia perturbar el comercio de Ucrania, especialmente la exportación de cereales a aguas lejanas de África. Pero las acciones de Rusia fueron frustradas gracias a la colaboración de Rumania, Bulgaria y Turquía para permitir el paso de buques de carga a través de sus aguas cercanas y luego a través del Bósforo hacia el Mar Mediterráneo.

El uso que Ucrania hace de las aguas cercanas a esos otros países le permitió exportar entre 5,2 y 5,8 millones de toneladas de cereales al mes en el primer trimestre de 2024. Sin duda, se trata de una disminución respecto de las exportaciones de Ucrania de alrededor de 6,5 millones de toneladas al mes antes de la guerra, que sin embargo mantuvieron al país en pie a pesar de los ataques y amenazas rusas.

Pero los esfuerzos por limitar el control de Rusia sobre las aguas cercanas a Ucrania en el Mar Negro, y la falta de voluntad de Rusia para enfrentar las consecuencias de atacar barcos en las aguas cercanas a los países de la OTAN, significaron que Ucrania todavía podía acceder a aguas lejanas para obtener ganancias económicas y mantener a flote la economía ucraniana.

Además de verse frustrada en su capacidad de interrumpir las exportaciones ucranianas, Rusia también ha sido obje-

to de ataques navales directos de Ucrania. Desde febrero de 2022, utilizando drones no tripulados, Ucrania ha hundido o dañado con éxito barcos rusos y ha reducido la flota rusa del Mar Negro, hundiendo alrededor de 15 de su flota de antes de la guerra, compuesta por 45 buques de guerra⁽¹⁾, y dañando muchos otros. Rusia se ha visto obligada a limitar el uso de Sebastopol y a estacionar sus barcos en la parte oriental del Mar Negro. No puede operar con eficacia en las aguas cercanas que obtuvo con la toma de Crimea.

Los reveses navales de Rusia contra Ucrania son sólo los últimos de sus dificultades históricas para proyectar su poder marítimo y su consiguiente tendencia a centrarse principalmente en la defensa de las aguas cercanas.

En 1905, Rusia sufrió una dramática derrota naval ante Japón. Sin embargo, incluso en los casos en que no fue derrotada por completo, el poderío marítimo ruso se vio históricamente limitado continuamente. En la Primera Guerra Mundial, Rusia cooperó con la Marina Real Británica para limitar la actividad mercante alemana en el mar Báltico y el comercio y el alcance militar turco en el mar Negro. Durante la Segunda Guerra Mundial, Rusia dependió del apoyo material de los Aliados y estuvo bloqueada en gran medida en sus puertos del Mar Báltico y el Mar Negro. Muchos barcos fueron llevados cerca de su territorio o despojados de sus cañones para utilizarlos como artillería o apoyo en alta mar en la lucha territorial con Alemania. Mien-

tras tanto, durante la Guerra Fría, aunque la Unión Soviética construyó barcos lanzamisiles de rápido movimiento y algunos portaaviones, su alcance en aguas lejanas dependía de submarinos. El principal objetivo de la flota soviética del Mar Negro era impedir la penetración de la OTAN en esas aguas y mostrar su bandera en el Mediterráneo.

Y ahora Rusia ha perdido el control del mar Negro y no puede operar en esas aguas cercanas, que antes eran seguras. Estas pérdidas reducen su capacidad de proyectar su poder naval desde el mar Negro hasta el mar Mediterráneo.

UN CAMBIO DE PARADIGMA

La geopolítica del siglo XX empezó con el estudio de Alfred Thayer Mahan sobre el problema de Asia, donde se enfocó a la competencia entre el poder terrestre del Imperio ruso y las naciones cuyos intereses yacían a lo largo de la periferia del continente asiático, de Cercano Oriente a China.

Mahan vio a Rusia como una potencia continental cuya capacidad de ejercer poder estaba limitada por las “tierras discutibles” que la separaban de las potencias occidentales en el sur de Asia, particularmente el Imperio Británico y EEUU, quienes podían mantener sus dominios sobre las costas asiáticas mediante el comercio marítimo y el poder naval. El mantenimiento de ese dominio occidental dependía de la incapacidad rusa de montar un frente naval en el sur que complementara su enorme

potencial terrestre del norte. Para desafiar el dominio de Occidente, Rusia necesitaría acceder a los mares desde sus puertos propios o poseer una ruta terrestre a puertos de otros, una posibilidad que en el siglo XIX se visualizó como la posibilidad de un conflicto armado por Afganistán e Irán en el siglo XX.

Al analizar el acceso de Rusia a los mares, Mahan enfatizó las limitaciones geográficas del poder naval ruso. Desde San Petersburgo, Rusia tenía que pasar a través del Mar Báltico, enfrentando el poder naval de los Estados Nórdicos en el Golfo de Finlandia y los Estrechos Daneses. De Murmansk (Mar de Barents) se veía obligada a navegar en aguas bajo control noruego y británico. Desde Crimea, en el Mar Negro, los buques rusos tenían que atravesar los Estrechos de Dardanelos y Bósforo para llegar al Mar Mediterráneo, y para salir de él cruzar el Canal de Suez o el Estrecho de Gibraltar. El acceso al océano desde el lejano puerto oriental de Vladivostok era posible, pero su distancia del centro político, económico y militar de Rusia, más el desafío del creciente poder naval de Japón, hizo que esa base fuera solo una amenaza limitada a los intereses occidentales en lejano oriente.

Cuatro años después de la publicación de las obras de Mahan, Halford Mackinder, en *“El pivote geográfico de la historia”*, identificó la región suroeste de Rusia como la encrucijada de poder entre Asia Oriental y Europa Occidental. Vio las estepas y planicies de esa

región como las avenidas por las cuales un poder central, con líneas internas de comunicaciones, podría llegar a dominar los movimientos entre China y el sur de Asia con los Balcanes y el Canal de la Mancha.

Así, en los años iniciales del siglo XX Mahan y Mackinder sentarían los cimientos de la perspectiva de conflicto por venir: poder continental versus poder marítimo, el enfrentamiento entre el heartland de Eurasia con Gran Bretaña y Estados Unidos por el acceso al arco marginal que une China con Europa. Contener a Rusia en su heartland eurasiático pasó a ser el tema estratégico del siglo.

En 1997, Zbigniew Brzezinski, ex Asesor de Seguridad Nacional del presidente Jimmy Carter, presentó la visión de una Rusia rodeada por Europa en el Oeste, por las ex Repúblicas Soviéticas en el Suroeste, por India y China en el Sur y por Japón en el Este, y cerrada por el hielo en el Norte (la cuarta pared). Aunque actualizó la situación geopolítica para reflejar la ruptura de la URSS, su aproximación geoestratégica se mantuvo en el encierro y la contención, mientras se establecía un relacionamiento nuevo entre las ex repúblicas soviéticas y los estados del ex Pacto de Varsovia con Estados Unidos y la OTAN.

Sobre el final del siglo XX el encierro y la contención de Rusia parecían completos, con la Unión Europea y OTAN por el Oeste, la intervención militar occidental en Irán y Afganistán y el surgimiento de India y China como potencias terrestres y marítimas. La estrategia

de la contención, que descansaba en la creencia de que la geografía y el poder político mantendrían a Rusia permanentemente encerrada, parecía consolidada. Pero el cambio climático llegó al Ártico, y la pared geopolítica del norte comenzó a desmoronarse.

La mayor parte de la atención prestada a los beneficios del calentamiento del Ártico y el retroceso del pack de hielo ha sido puesta en el potencial económico de los depósitos off-shore de petróleo y gas, y en los ahorros de tiempo y combustible de la nueva ruta marítima transpolar (navegar entre Shanghai y Rotterdam por la Ruta del Norte insume 35 días, mientras que por la tradicional de Suez son 48 días). Estos beneficios son significativos, pero para Rusia hay otros intereses relacionados al aumento de la accesibilidad en el Ártico, incluyendo la apertura de una nueva frontera y el creciente acceso a ríos que penetran al interior del país. Así, la percepción rusa de sus intereses árticos puede desagregarse en cuatro categorías: económica, de seguridad, de transporte y de desarrollo.

EL DERRUMBE DE LA CUARTA PARED DE LA CONTENCION

Como ya se ha dicho, en todos los análisis geopolíticos de los estrategias occidentales del siglo XX el Ártico siempre fue visto como la cuarta pared del encierro de Rusia. De Mahan a Mackinder a Spykman y Brzezinski todos vieron los mares helados del norte como una barrera impermeable, en particular Spykman que afirmaba “... *la*

geografía es el factor más importante de la política exterior, porque es el único permanente ...”. Este concepto, que en su momento parecía correcto, resultó incorrecto en la primera década del siglo XXI, en la medida en que el cambio climático creó las condiciones para la prolongación de los veranos, perdiéndose el 30% de la cobertura de hielo del verano y un 10% de la invernal.

Rusia ha enfrentado la barrera del hielo polar con una impresionante flota de rompehielos y buques reforzados para aguas polares. La flota actual incluye seis unidades de segunda generación de propulsión nuclear, cuatro buques grandes de dos reactores para el trabajo pesado a lo largo de toda la RMN, y dos medianos de un reactor solo para abrir las entradas a puertos y ríos. También hay un número importante de rompehielos menores de propulsión diésel eléctrica, para apoyar las operaciones dentro de los ríos y en rutas regionales de aguas someras, mientras se sigue adelante un programa continuo de construcción de nuevos buques para reemplazar las unidades que envejecen naturalmente.

Pero los nuevos buques y las explotaciones de hidrocarburos son solo una porción reducida del desarrollo de la cuenca ártica rusa. Los puertos y los sistemas de transporte fluvial son necesarios e imprescindibles para conectar las regiones aisladas del heartland eurasiático. El congelamiento de los ríos interiores requiere de nuevas capacidades para lidiar con el hielo y mejoras en infraestructura que permitan extender el

lapso de tiempo de utilización de las vías fluviales.

Así como se han producido cambios en la tecnología, la economía y el clima, también hubo cambios en el derecho internacional aplicable al Ártico. El Consejo del Ártico, acordado en 1996, proveyó el foro para los estudios colaborativos de temas de desarrollo sustentable de la región, mientras que la Declaración de Ilulissat de 2008 comprometió a los cinco estados árticos (Rusia, EEUU, Canadá, Noruega y Dinamarca) a resolver sus diferencias a través de canales diplomáticos.

Por las previsiones de la convención que regulan la navegación en mares congelados, Rusia puede establecer e imponer normas aplicables a la protección de la Ruta Marítima del Norte (RMN) y del medio ambiente marino, que sean basadas en evidencia científica, pero no discriminar por origen nacional.

UN PIVOT GEOGRÁFICO EN EL ÁRTICO

La idea original de Mackinder del “pivote geográfico” fue de un área de Asia Central desde la cual, por siglos, los pueblos se movieron hacia occidente amenazando la civilización europea. Con el tiempo este concepto evolucionó hacia la percepción de que un heartland poderoso podría amenazar los intereses occidentales hacia el sur del anillo asiático y desde allí a Europa central. Mahan percibió el sur de Asia como el potencial campo de batalla entre el poder terrestre del heartland (Rusia) y los poderes

marítimos occidentales (Gran Bretaña y EEUU) por los recursos de las costas asiáticas.

Pero hoy las cosas han cambiado. Rusia ha perdido los territorios del sur de la vieja URSS, que hoy son estados independientes capaces de defender sus intereses propios. Cualquier sueño imperial latente de alcanzar el Océano Índico o el Golfo Pérsico ha desaparecido. En el siglo XXI, un Ártico accesible guiará a Rusia hacia el norte, no solo para explotar los recursos árticos, sino para conectar su interior asiático con el resto del mundo a través del comercio marítimo. La vieja geoestrategia del encierro y la contención de Rusia caducó.

En una visión geopolítica nueva para el siglo XXI, Rusia asumirá un rol no solo continental, sino también de estado marítimo que extiende su influencia desde la costa ártica y su cuenca. Para la mitad de este siglo, la RMN será una ruta marítima regular, con un servicio estacional en expansión basado en buques aptos para el hielo. En la medida que el Ártico se vuelve más accesible, la costa norte de Eurasia puede volver a tomar el lugar del pivote de Mackinder, tanto como ruta de tránsito como área de explotación de recursos. Este “pivote geográfico” del siglo XXI no existirá sin conflicto, pero con compromiso a la ley internacional y con respeto a los derechos de los estados costeros, esos conflictos serán políticos y no militares.

La apertura del Ártico en el siglo XXI dará a Rusia la oportunidad de desarrollarse y crecer como una potencia marítima, primero en el ámbito polar

del norte y eventualmente en el resto del mundo. Pero para desarrollarla, Rusia necesita capital, algo que hoy le es cada vez más escaso por el costo de la guerra con Ucrania. Para resolverlo, cultiva la amistad cercana con China, quien está dispuesta a prodigarlo a cambio de una porción de la torta ártica, comenzando por su ingreso formal al Consejo del Ártico, que ha sido presentado con vehemencia desde Moscú.

PODER NAVAL CONJUNTO ENTRE CHINA Y RUSIA

Ante una pérdida evidente en su patio trasero y una posición débil en sus aguas cercanas, Rusia sólo puede proyectar poder en aguas lejanas mediante la cooperación con una China que está invirtiendo fuertemente en capacidad naval en aguas lejanas. Los ejercicios navales conjuntos en el Mar de China Meridional en julio de 2024 son una prueba de esta cooperación. El Almirante Wang Guangzheng, del Teatro Sur de la Armada del Ejército Popular de Liberación de China, dijo sobre el ejercicio que *“la patrulla conjunta entre China y Rusia ha promovido la profundización y la cooperación práctica entre los dos en múltiples direcciones y campos”*. Y mirando hacia el futuro, afirmó que el ejercicio *“mejoró efectivamente la capacidad de las dos partes para responder conjuntamente a las amenazas a la seguridad marítima”*.

Esta cooperación tiene sentido en términos puramente militares para Rusia, un proyecto de proyección de poder marítimo mutuamente beneficioso, pero

en gran medida beneficia a China, que pretende usar a Rusia para ingresar al conjunto de las naciones del Tratado del Ártico. Rusia puede ayudar a China a defender sus aguas cercanas al norte y a garantizar el acceso a aguas lejanas a través del océano Ártico, un ámbito cada vez más importante a medida que el cambio climático global reduce el obstáculo que plantea el hielo marino, pero Rusia sigue siendo en gran medida un socio menor.

Los intereses estratégicos de Moscú sólo serán apoyados si coinciden con los intereses chinos. Más concretamente, el poder marítimo consiste en proyectar poder para obtener beneficios económicos. Es probable que China utilice a Rusia para ayudar a proteger su actual alcance económico en aguas lejanas de África, el Pacífico, Europa y Sudamérica, pero es poco probable que ponga en peligro esos intereses en aras de los objetivos rusos.

Es cierto que Rusia tiene intereses económicos en aguas lejanas, especialmente en el Sahel y el África subsahariana, y la protección de los intereses rusos en África complementa la creciente presencia naval de China en el océano Índico para proteger sus propios intereses económicos y los de mayor alcance mundial, pero la cooperación seguirá estando a instancias de China.

Rusia, que se encuentra atrapada en aguas cercanas al mar Negro como resultado de su guerra en Ucrania, actualmente tiene como única vía para proyectar su poderío naval el acceso a aguas lejanas de África y el océano Índico como socio menor de China, que dictará los términos y condiciones. Incluso si

Rusia logra la victoria en tierra en su guerra contra Ucrania, no compensará su incapacidad actual para proyectar su poderío a través de los océanos por sí sola.

Octubre 2024

NOTAS

(1) Incluye 2 destructores, 2 fragatas y un equipo de guerra de minas, estacionados en Tartus, base naval rusa en Siria, que no pueden retornar al Mar Negro por la estricta aplicación del Tratado de Montreux por parte de Turquía.

UNA TRAGEDIA EN EL AIRE Y EN EL MAR, UN NOMBRE

Por el Contralmirante (R) Hugo VIGLIETTI



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

La formación iba en impecable orden de vuelo. La escuadrilla de cuatro aviones SNJ, al mando del Capitán de Corbeta Mayo Villagrán, dos aviones Beechcraft C 45, los “Carlitos” como le decíamos coloquialmente por su forma de comunicar (Charlie 45) y un hidroavión Martin PBM-5 Mariner, a mi mando. El día anterior habíamos tenido un temporal fuerte que azotó el Río de la Plata y amagó estropear los festejos del 15 de noviembre, fecha icónica en que la Armada honra a sus caídos. Durante la noche el temporal cedió y luego el amanecer mostró un cielo plomizo, sin lluvia, buena visibilidad y aunque persistía un mar agitado y algunas rachas de viento fuerte, se podría volar sin inconvenientes. Todo iba bien y la escuadra aeronaval volaba rumbo a Montevideo, cuando al pasar por Jaureguiberry algo ocurrió. Uno de los SNJ comenzó a caer en picada hacia el mar. Pasó ante mis ojos en una imagen que jamás olvidaré. Vi que

los dos pilotos se eyectaban y abrían sus paracaídas. Uno de ellos fallecería y tristemente se perderían luego más vidas a raíz de ese incidente.

Mi historia con la Aviación naval comenzó temprano, quizás porque nacimos casi juntos, por allá por 1925. De niño ya me gustaba el mar y de adolescente me atrajo la aventura de volar. En 1930 llegaron los primeros aviones para la Armada, tres hidroaviones de fabricación italiana, dos Cant 18 y un Cant 21 y en 1934 se inauguraba la Base Aeronaval No. 1 en la Isla Libertad. Con 10 años mi imaginación ya volaba esas máquinas y mi vocación se afirmaba. A mi madre no le agradaba mucho mi idea, mi padre, cirujano de profesión, había fallecido cuando yo tenía unos meses. Ella miraba mi anhelo, obviamente con recelo, con ojos de madre que piensa en los riesgos, más cuando en 1935 se produjo el primer accidente de la incipiente Aviación Naval, cayendo al mar

uno de los hidroaviones Cant, accidente en el cual pierden la vida el T/N Mario Botto y el A/N Clemente Pradines. Pero mi ilusión y mis sueños se agrandaban con el tiempo, a medida que crecíamos, la Aviación Naval y yo. La década del 40 fue fermental en esta historia compartida. El mundo estaba en guerra, una guerra descabellada que dejaría millones de muertos y que incluso ya había llegado a nuestras aguas, cuando la batalla del Río de la Plata, entre el acorazado alemán “Graf Spee” y los cruceros ingleses “Ajax”, “Exeter” y “Achilles”. En 1943 se comenzó a construir la Base Aeronaval No. 2 en proximidades de la Laguna del Sauce. Por esos años otros accidentes seguirían dibujando crespones de luto a las alas navales. En 1942 en el primer vuelo de prueba, en proximidades del puerto de Montevideo, uno de los hidroaviones “Sikorsky”, cae al mar falleciendo su piloto, nada menos que el entonces Jefe del Servicio Aeronáutico (como se llamó originalmente a la Aviación Naval), el Capitán de Corbeta Carlos Curbelo. Apenas tres años después en otro triste accidente, fallecen el Teniente de Navío Luis Lluvera, el Guardia Marina Julio Güimil y los Marineros Ermain Méndez y Carlos Flores. Así se iba escribiendo esa historia y para ese entonces ya mi juventud había afirmado mi lugar en el mundo, quizás por aquello de que la vocación reside en el lugar donde convergen lo que uno desea hacer y el talento o la habilidad que pueda tener para hacerlo. Yo opté por la Aviación Naval y no por la Aviación Militar, pese a tener que cursar un año más. Ingresé en la Armada y en 1950,

ya con el mundo en paz y con Uruguay acallando a todo Brasil en Maracaná, en la Escuela de Aviación Naval fui miembro de la primera promoción egresada de Aviadores Navales. Allí estaba yo, junto a los Guardiamarinas Ruben Chelle, José P. Larralde, Américo Noble y Salvador Bravo. Todos cargados de ideales, ansias de vuelos y anhelos de recorrer cielos desafiando peligros. En ese entonces Américo Noble ni imaginaba que iba a sobrevivir a dos accidentes aéreos y a la tragedia del pesquero “Isla de Flores”, agarrado a su palo mayor, mientras el buque se destruía en el Banco Inglés y solo tres hombres de mar sobrevivían, dos pescadores y él, que era parte de la dotación que había intentado rescatarlos. Hilos que tejen caprichosamente el mar y el destino.

Aquellos fueron tiempos maravillosos, volar era una aventura y volar sobre el mar era deleitar la vista y el espíritu con los azules y celestes más hermosos que la naturaleza podía brindar. Por esa época teníamos la aviación naval más importante de Sudamérica, con 40 aviones que podíamos poner en orden de vuelo y volar. Volar incluso con una muy buena potencia de fuego. Caminar por la base era sentir, casi en todo momento, el ruido de un motor, ver un avión carreteando u otro volando. Acercarse al gran hangar y sentir ese olor tan característico de la nafta de aviación, era como un perfume que nos embriagaba e inflamaba nuestros espíritus. Cada tanto releo publicaciones como las que recopilara un colega aeronaval más joven, el entonces Capitán de Fragata Juan Pedro Trabal, que en su introducción transcri-

bió una frase simple pero muy válida: *“es fundamentalmente sobre el mar, en que impulsado al vuelo como una disciplina del espíritu, el hombre es dueño de él y de su propio destino”*. También releo periódicamente las páginas impresas que conservo de la historia de la Aviación Naval y unas que me han arriado recientemente de un camarada de la Fuerza Aérea, el Mayor Jorge Cobas, *“Memorias del tiempo de vuelo”* con historias muy sensibles y parecidas a las nuestras. Y por cierto en esos momentos de recuerdo, de reencuentro con el pasado, miro el viejo álbum de fotos que acompañó esa vida intensa y disfrutada.

Mas dentro de esa alegría por lo vivido, el recuerdo inevitablemente me lleva a aquel fatídico 15 de noviembre de 1963, cuando el A-254, un SNJ pilotado por el experimentado Capitán de Corbeta, Mayo Villagrán, Director de la Escuela de Aviación Naval, por causas que nunca pudimos esclarecer, quizás por el capricho de un destino enojado con nuestros permanentes retos de volar, se precipitó al mar como un objeto inerte. Cuando vimos que los dos pilotos se eyectaban, todos pensamos que el único rescate posible para llegar a tiempo sería nuestro hidroavión. El PBM o bote volador, era una nave formidable, un bote en el mar, un avión en el aire. El mar estaba muy picado, igualmente no dudé y dije vamos por ellos y nadie de la tripulación puso un pero, todos estaban conscientes del riesgo, pero dispuestos a intentarlo. Vimos que Villagrán, siguiendo el procedimiento correcto, se quitó el paracaídas instantes antes de entrar al agua. No así el copiloto, Guardiamarina Néstor

Mielniczuk, a quien quizás no le dio el tiempo para hacerlo o lo calculó mal. Eso hizo que, una vez en el agua, las olas y el viento jugaran a su antojo con el paracaídas y por tanto con él, que cada tanto era sumergido y comenzaba a tragar agua en esos arrastres, en esos embates de las olas. Finalmente logró sacárselo y lo veíamos flotar en el agua con dificultad por el esfuerzo físico realizado. No logramos divisar a Villagrán, luego de que entrara al agua. La situación era crítica y como tal había que actuar. La tormenta del día anterior había dejado olas grandes, altas y extendidas a ratos, altas y montándose, en otros momentos. No había un período que pudiéramos buscar para acuatizar con seguridad. Había que jugarse y le dije al ingeniero de vuelo, no me toque los motores. Miré al náfrago que teníamos a la vista, con un salvavidas amarillo. Era Mielniczuk. Nadie lograba ver a Villagrán. Manio- bré entonces para acuatizar lo más cerca posible de quien podía ver. Los motores tenían reversa y le dije a mi copiloto, el Capitán de Corbeta Luis Chiaparro, muy buen profesional, haga lo que yo digo y entonces hice algo fuera de manual. Es que cuando se está ante una situación límite hay que actuar como sea. Yo tenía confianza en la máquina que volaba, tenía confianza en mi tripulación y... quizás esté mal que lo diga, pero me tenía confianza, había volado todas las aeronaves que tenía la aviación y la experiencia siempre es una ayuda invaluable. Cuando hice la aproximación final vi el agua a metros y confirmé que el mar estaba enojado, entonces acuaticé proa al viento y a la ola, pero a último

momento puse reversa y cuando el avión rozó las olas cayó y fue como que se integrara naturalmente a ese mar crespado. A partir de ese momento otros miembros de la tripulación comenzaron a actuar con el rescatista a la cabeza.

Pero esta historia iba a tener otro capítulo triste. Porque es así, cuando ocurre una tragedia suele encadenarse con otra. En Montevideo, poco después de las 11 horas, en momentos que llegaba a la Base Aérea N° 1 de la Fuerza Aérea Uruguaya, el helicóptero Bell H-13 Sioux FAU 001, proveniente del Aeródromo de Boiso Lanza, toman conocimiento de la caída al mar de un avión de la Armada. Los pilotos eran el Mayor Juan A. Dobrich y el Capitán Luis E. Duarte. El helicóptero no tenía el equipamiento necesario para volar sobre el mar, ni los pilotos la experiencia necesaria para efectuar rescates en el agua. Pero sí tenían determinación y coraje. Inmediatamente tomaron acción, por un lado haciendo recargar de combustible a la aeronave y por otro, recurriendo a Logística de la Base Aérea donde pidieron un gomón y cuerdas. En su voluntad de actuar con rapidez sabiendo que había vidas en juego, se apresuraron pensando más en esas vidas que en las propias y no pidieron salvavidas. El helicóptero partió hacia la zona y prontamente llegó al lugar del siniestro donde vio un náufrago con una bengala roja y un hidroavión que maniobraba en cercanías en un mar agitado. Las condiciones de mar y viento eran duras, pero no les importó. Primero se posaron en altura sobre el náufrago que tenían a la vista y le tiraron el bote salvavidas. Desafortunadamente

al bote se lo llevaron lejos entre el viento y las olas. Fue allí cuando con temeridad y tremenda valentía, comenzaron a descender tirándole un cabo al náufrago. No obstante, éste era corto y Mielniczuk no lo alcanzaba. Yo vi la maniobra e intuí el peligro. Están descendiendo demasiado y hay olas altas. No teníamos comunicación por radio, intenté hacerle señas de que ascendieran, pero no me veían. En eso, una ola tocó el motor de cola y el helicóptero perdió el control, girando sobre sí mismo y cayendo al mar casi sobre el náufrago. Los pilotos lograron salir a la superficie e intentaron nadar hacia mi hidroavión. Fue dramático y muy triste. Uno se hundió casi en seguida, el otro resistió un poco más, pero sin salvavidas y con ese oleaje no tenían posibilidades, debían haber intentado flotar, no nadar, pero el oleaje le impedía ambas cosas. En escasos minutos dejamos de verlos a ambos. El documento final de la investigación realizada por la FAU sobre este accidente, arrojó una serie de procedimientos y consideraciones que no fueron tenidos en cuenta por los pilotos y desembocaron en el accidente. No obstante, pienso que es muy difícil y quizás hasta injusto, juzgar con la óptica de hoy, algo que ocurrió hace más de medio siglo, cuando las normas de seguridad no eran tan estrictas como lo son hoy en el mundo. Lo que les pasó a esos pilotos fue producto del impulso juvenil de querer ayudar, fue más que un gesto de solidaridad, fue un gesto heroico, un sublime ejemplo de arriesgar y entregar la vida propia por salvar otra.

Yo seguí maniobrando acercándome hacia el único de los cuatro náufragos

que veía. Arribó también a la zona un C-47 de la Fuerza Aérea Uruguaya, con el mismo espíritu de ayudar. Lanzaron dos botes de goma, pero tampoco pudieron cumplir su cometido, el mar se los llevó lejos. A bordo de nuestro hidro la actividad era febril. Cada uno sabía lo que tenía que hacer. En esa oportunidad llevábamos a bordo como tripulantes adicionales a un buzo y un enfermero que habían solicitado embarcar. Su presencia resultaría de una enorme ayuda providencial. Mientras yo cuidaba que el hidro no se atravesara al mar, el copiloto y el rana tiraron el bote al agua y allá fue el buzo a la búsqueda de Mielniczuk. Éste ya estaba duro con principios de hipotermia. De físico grande, se necesitaron varias manos para izarlo al bote y luego subirlo al avión. El enfermero le practicó los primeros auxilios, le sacaron la ropa mojada, lo pusieron en una de las cuatro cuchetas del avión y lo taparon con frazadas, todos querían ayudar. Mientras tanto con el copiloto y el navegante, buscábamos a Villagrán y a los pilotos del helicóptero. Arriba veíamos sobrevolando aviones de la Fuerza Aérea Uruguaya, el C-47 y otro nuestro, el A-212, un TC-45, que buscaban también más sobrevivientes. Pero la suerte fue esquiva y no se logró ver a nadie en la superficie del río. Luego de una hora larga, sentí que no podía seguir arriesgando a la tripulación. Desde el mismo momento en que acuatizamos, ya sabía que no podría decolar pues el estado del mar no me lo permitiría. No podíamos seguir en esa situación, entonces efectué otra maniobra fuera de manual. Intentar virar era arriesgarse a que las olas dieran

vuelta al hidroavión. Entonces decidí ir hacia la costa de proa con las olas. Ponía marcha atrás para ir frenando y cuando los motores se calentaban, ponía marcha adelante despacio y alternando así, logramos embicar en la playa sin daños a la aeronave y con la tripulación segura. Recuerdo que allí había una ambulancia Studebaker que había enviado la policía y hacia ella trasladamos a Mielniczuk.

Unos días después charlamos mucho sobre el rescate, pues él estaba muy agradecido. En todas esas charlas, sobrevolaba la sensación de pena por la pérdida del Director de la Escuela de Aviación Naval y de los dos colegas de la Fuerza Aérea. Aquí tengo un texto de una publicación de “Pilotoviejo”, Jorge Cobas quien llevó al papel los sentimientos de Mielniczuk, con un archivo original de Emilio Sanni: *“Ese día hubo una serie de incidentes. Además de que el Director decidió volar en lugar de otro instructor, se sumó que en los pizarrones estuviera previsto que fuéramos en la unidad 251, pero Villagrán pidió cambiar con los del 254, que era el avión que él siempre volaba. Generalmente el instructor va en la plaza trasera y el alumno en la delantera, pero también cambiamos posiciones. Yo tenía una rara sensación desde hacía días, realmente presentía que algo iba a pasar... En el aire, nivelamos, ya casi formados, en Piriápolis, a unos 1.800 pies. En ese momento, Villagrán me da el control del avión para ordenar unas cartas de navegación. Me dijo que mantuviera el rumbo directo hacia Montevideo... En el momento en que sobrevolábamos unas pipas rocosas que hay frente a Jaureguiberry, en ese preciso*

instante, el avión comenzó a temblar en una forma impresionante...

El avión estaba equipado con paracaídas de asiento. Debajo llevaban un chaleco salvavidas inflable con porrones de CO₂, señales de humo, manchas colorantes fosforescentes para el agua. En la cabeza un casco con visor...

Cuando comenzó el temblor, tomé el bastón de control... Era tal el movimiento que era imposible controlarlo... El avión comenzó a caer en picada... Villagrán giró la cabeza y me miró: - ¡Salte, salte!, me dijo... No olvido que hasta en ese momento tuvo el gesto de salvarme a mí... El avión se estaba desarmando... Hoy pienso que lo único que pudo ocurrir para que temblara de esa forma era que se hubiera partido una pala de la hélice... En esa situación, corro la cabina hacia adelante, suelto las correas del asiento, me paro para tirarme, pero el mismo viento me impedía salir... Cuando logré saltar, estábamos a lo sumo a unos 1.200 pies, unos 400 metros, ya en una situación límite para abrir aquellos viejos paracaídas... Me acuerdo de la cara de asombro de Cavalieri, el oficial de otro avión, que cuando pasa junto a nosotros me miró... Luego me contaría que había empezado a desprenderse el fuselaje de la cola, y que el avión ya se había incendiado...

Los instantes siguientes le resultaron eternos. Olvidó bajar la visera del casco y la caída libre lo cegó totalmente. Mielniczuk nunca había saltado en paracaídas. No se contaba con elementos para realizar ese entrenamiento. Era su primera vez. Las instrucciones teóricas pasaron en milésimas de segundo por

su cabeza. Intentó buscar la hebilla del paracaídas que el aire había corrido casi hasta su hombro. Cuando la encontró, tiró. El paracaídas tardó poco más de un segundo en abrirse...

La caída en paracaídas es una de las sensaciones más sublimes que se pueden experimentar. Caer lentamente, resistiendo la gravedad. Perder la sensación de sonido... Jamás olvidaré lo que sentí en esos instantes... A mi costado pude ver el paracaídas de Villagrán que también se había abierto, y en la misma línea seguí la caída del avión que caía en el mar y explotaba... Me dije: - Estamos hechos... estamos salvados...

Mielniczuk no tuvo mucho tiempo de “disfrutar” aquella primera experiencia. Unos diez o quince segundos más tarde, mientras miraba a su instructor, chocó sorpresivamente contra el agua. No tuvo tiempo de sacarse el paracaídas, que el viento infló como una vela. Fue arrastrado boca abajo...

Comencé a tragar agua, y cada vez que intentaba encontrar aire, más me ahogaba... Me dije: - Me muero... Entonces, me entró una sensación de paz absoluta... Alguna vez, otra gente que ha vivido situaciones similares me comentó haber sentido lo mismo... En ese momento, vino a mi mente la imagen de mi vieja llorando... y me dije: ¡cómo va a sufrir la vieja!

Las instrucciones que le habían dado para caídas en el mar, subrayaban que no debía inflarse el chaleco salvavidas antes de quitarse las correas del paracaídas. Mielniczuk tiró de las válvulas del CO₂. El salvavidas lo subió de inmediato a la superficie. Pudo tomar aire y logró des-

abrocharse uno de los ganchos del paracaídas. El propio viento le terminó de arrancar el resto de las correas... El mar estaba picado. Había un viento de unos 15 nudos y olas de dos metros. La temperatura del agua se situaba en los doce grados...

En ese momento me di cuenta que estaba solo. El Cerro de Las Ánimas y Piriápolis se veían como puntitos en el horizonte. En esa situación es imposible tratar de nadar. Sólo podía esperar que me rescataran. No supe más de Villagrán, el paracaídas me alejó y no volví a verlo.

Los aviones de la propia escuadrilla comenzaron a pasar sobre la zona del siniestro. Mielniczuk abrió una de las manchas colorantes y fue rápidamente localizado. El accidente se produjo a las 11:05 am, a sólo cinco minutos de despegar. Esperó... hasta que vio cómo, en sentido contrario del viento, amerizaba el hidroavión naval, acompañando las olas como surfista. Una vez más, el guardiamarina se sintió salvado...

Sabía que tenía que aguantar. Hacer la plancha, mover las manos, mantener el cuerpo en actividad. El hidroavión acuatizó a unos cuatrocientos metros y comenzó a hacer una maniobra en reversa para acercarse y evitar que me tocaran sus hélices... Pero en ese momento veo que en línea perpendicular aparece un helicóptero que recalca hacia mí. Pensé que era nuestro helicóptero, pero era uno idéntico de la Fuerza Aérea...

La unidad de la FAU que había ido al rescate llegó hasta la posición del naufrago. Comenzó a hacer vuelo estacionario, forzando la potencia de la máquina.

Le tiraron una balsa individual inflable, pero el propio viento de las hélices la alejó. Intentaron darle un cabo para elevarlo, pero, como no lograba alcanzarlo, empezaron a bajar más. Mielniczuk prácticamente tenía encima los patines del helicóptero, trató de hacerles señas de que se elevaran, al ver como una ola se levantaba. El agua impactó contra la aeronave, que cayó golpeando la cabeza del guardiamarina que se había sacado el casco. Ambos se hundieron...

Probablemente si no cae encima mío, me hubiera decapitado con las aspas. Cuando quedé abajo del agua sentía el ruido de las palas... Era aterrador aquel 'cha-cha-cha-cha'. El propio salvavidas me sacó de nuevo a la superficie... En el mar flotaban los pedazos de las palas, que no eran de metal... A unos tres metros vi cómo el helicóptero se hundía de costado... Los dos pilotos salían por el otro lado... Quedaron flotando a unos metros... No tenían salvavidas... Uno de ellos se hundió de inmediato, el otro no logró aguantar lo suficiente para que lo alcanzara uno de los hombres rana que se lanzó desde la unidad naval. Ambos murieron. A mí me agarró el 'gordo' José María Pereyra, que me subió a una balsa. De ahí en más hice crisis. Había tragado mucha agua. Entré en shock. El hidroavión siguió intentando encontrar a los dos pilotos y a Villagrán. Dicen que yo ya estaba en un temblor... Optaron por tomar rumbo directo a tierra y enterraron el hidroavión en la arena, sobre la playa..."

Volver a leer esa historia me llena inevitablemente de tristeza. Es que la alegría de haber logrado salvarlo a él,



Con la presencia del Presidente de la República Luis Lacalle Pou, el Intendente Carlos Moreira Reisch, el Representante Nacional Mario Colman, el Presidente de ANP Juan Curbelo, el Ministro de Transporte José Luis Falero, el Ministro de Turismo Eduardo Sanguinetti, representantes de las Empresas, el Secretario General Guillermo Rodríguez y autoridades nacionales, departamentales y locales, civiles y militares, se llevó a cabo el acto de inauguración de las obras en el Puerto de Colonia.



BOLUDA TOWAGE REYLA

SAFETY AND EFFICIENCY SAIL TOGETHER



Boluda Towage Reyla · Piedras 172 · 11000 Montevideo · Uruguay
T. +598 2915 1216 | reyla.com.uy | info@boluda.com.uy



con esas maniobras riesgosas, se opacó por la pérdida de otras tres vidas que tenían mucho por delante aún. Mielniczuk falleció hace unos años, fuimos buenos camaradas. Tiempo después me llamó el Comandante en Jefe y me dijo que me iban a condecorar por ese rescate. Yo le respondí que no, que si había una condecoración debía ser a toda la tripulación. Y así fue. A mí me dieron la Condecoración “Pedro Campbell” por actos extraordinarios de servicio, con fondo azul y a la tripulación con fondo blanco.

¿Cuánto hubiéramos dado todos por salvar a Villagrán y a los pilotos del helicóptero? Varias aeronaves, de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea, hermanadas por el dolor, estuvieron un tiempo largo volando en su búsqueda. Nunca aparecieron. Villagrán era un gran piloto y una persona muy respetada. Tengo también copia de un material que preparó junto a dos historiadores, un Comandante de la Aviación Naval, el Capitán de Navío Federico Strasser, muy buen profesional también, que me ayuda a recordar. Villagrán llegó a la Aviación Naval en plena mudanza de la Base original a la actual. Inmediatamente fue destinado a la escuela de vuelo que por aquel entonces se llamaba Escuela de Especialización Aeronaval y su primer vuelo en solitario fue en enero de 1951. En los años siguientes fue calificando para volar en los aviones que la Armada iba recibiendo en esa época dorada, como los SNJ, los TBM Avengers o aviones torpederos. En 1956 participó de la misión de traslado de los hidroaviones Martin PBM-5 Mariner, como el que yo pilotaba aquel fatídico día de su

accidente. Poco más tarde comenzó la participación de nuestra Aviación Naval en las operaciones UNITAS y Villagrán, que había demostrado ser un excelente piloto, un profesional muy capaz que había volado todas las unidades que fue teniendo la Armada en esos años, participó también activamente en esas operaciones. Era muy respetado no solo por su habilidad como piloto, sino también por sus condiciones de liderazgo. Se preocupaba por su personal y tenía, quizás como todos nosotros desde aquel primer accidente del CC Carlos Curbelo, como una voz en la nuca que siempre reclamaba el cuidado por la seguridad de vuelo. Ya sobre fines de 1962 fue designado como Director de la Escuela. Recuerdo que vivía por aquel entonces en Camino Las Delicias, esa zona a mitad de camino entre Punta del Este y Maldonado y tanto él como su familia eran muy conocidos y queridos por los vecinos de la zona. Su accidente supuso un golpe para todos quienes lo conocieron. Un profesional que había llegado por propio mérito a ser Director de la Escuela de Aviación Naval, un cargo tremendamente importante que formaba y enseñaba a los alumnos, a sabiendas que, en cada detalle, en cada instrucción, puede estar la diferencia entre la vida y la muerte. Así es esta profesión. El avión que decidió volar Villagrán era el que tenía el mejor equipo de radio. Ese día él había ocupado el lugar de un Oficial Instructor a quien licenció pues estaba naciendo su hijo... ¿Qué ironía, verdad? Una vida que llega, otra que se va... al poco tiempo la Armada proponía y el Poder Ejecutivo emitía un Decreto por el cual

la Escuela de Aviación Naval, pasaba a llamarse “Capitán de Corbeta Mayo Villagrán”. Ese nombre constituyó un sentido y justo homenaje post mortem.

Finalizando ese episodio, recuerdo que unos días después un remolcador de la Administración Nacional de Puertos, nos remolcó hacia afuera y zafamos fácil de la varadura. Ya con un mar más calmo comencé el decolaje para volar de vuelta a la Base. Faltaba una anécdota final. Cuando estaba en plena maniobra de decolaje me doy vuelta y vi al ingeniero de vuelo en ropa interior. Me dijo, no se preocupe, después le cuento... después me explicaría que cuando estábamos haciendo el vuelo a baja altura, el mecanismo que estaba abajo para gobernar el motor auxiliar se había prendido fuego y no lo podían apagar con los extinguidores. Entonces él se sacó el mameluco, lo empapó de agua y lo tiró al fuego ahogándolo, con lo que logró apagarlo. Un incendio a bordo es algo gravísimo, pero la gente estaba entrenada. Afortunadamente no me enteré y no me distrajo con la maniobra.

Cierro el álbum de fotos y lo dejo en la mesa junto a los libros y al sobre con recortes y páginas que he ido guardando. Casi todas tienen ya un color sepia.

—Y eso es lo que le puedo contar de aquel episodio —le digo a mi interlocutor— yo disfruté con pasión mi tiempo de volar. Mi vida en actividad terminó en 1973. Pero siempre he continuado en contacto con nuestra gente y he ido siguiendo la evolución de nuestra institución. Momentos austeros en el material alternándose con momentos más

felices, con aeronaves que llegaban. El surgimiento de nuevas misiones actuando como un trinomio con los buques y los fusileros navales, en operaciones de detección de piratería en el mar, las misiones de control de aguas jurisdiccionales, en nuestro mar que ahora llega más lejos, los rescates y evacuaciones aeromédicas, cada vez más frecuentes con nuestros helicópteros...

—Señor —me responde con la deferencia que me ha mostrado en las charlas— me habían dicho que el Capitán de Fragata Luis Rivero tenía una memoria prodigiosa. A la altura de la vida en que estamos, uno puede hablar con libertad. Yo ahora, luego de nuestras charlas, luego de la forma como Ud. me ha recibido y acompañado en su casa en las oportunidades que hablamos, le agrego que admiro no solo su memoria y lucidez, sino también su estado físico con una vitalidad y un porte excepcional.

—Bueno —le contesto sonriendo— es que el destino ha sido muy generoso conmigo. Parafraseando a Seneca, aquel filósofo romano, la vida es como una leyenda, no importa que sea larga, sino que esté bien vivida. El año que viene cumpliremos 100 años los dos, la Aviación Naval y yo. Ella cumple primero y pienso ir a esa ceremonia. Siempre me invitan y siempre alguien me lleva y me trae. Algún día nos separaremos, pero ella seguirá siempre allí, en el kilómetro 111, cerca del mar, reflejándose día y noche en las aguas serenas de la Laguna del Sauce, entre ruidos de motores y marinos con sueños de involucrarse en celestes.



TECHNO DIVE S.A

Desde 1987 brindando soluciones a armadores e industria.



+598 2 924 0121 / info@technodive.net

Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...
Calidad siempre**



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

www.ttsalvage.com • info@ttsalvage.com





La **Historia** nos avala.
Primeros también en **Digital**

MOTOTRBO
REINVENTANDO
DIGITAL



SICOM

SISTEMAS DE COMUNICACIONES

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



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

EL LEGADO DETRÁS DEL YATE OCEÁNICO BONANZA

Por el Capitán de Fragata (R) Carlos G. RICO ROS



Nació en Montevideo el 24-07-1955. De niño aprendió a navegar a vela en el YCU del Puerto del Buceo, y comenzó a regatear. En febrero de 1972 ingresa a la ESNAL como A/A. El 21-12-76 se recibe de GM (CG). De Oficial Subalterno presta servicios en varios buques, Destructor URUGUAY, ROU CAPITAN MIRANDA (al que ayudó a transformar a Velero Escuela entre 1977 y 1978), B/M QUIJOTE de la Marina Mercante, ROU HURACAN. En 1979 es designado para embarcar en un viaje de regatas oceánicas de 9 meses, a bordo del velero "BLANCA ESTELA", de la ARMADA DE CHILE. Al regreso, designado jefe de Armas y Cubierta en el ROU ARTIGAS, y dos años más tarde, al Petrolero ROU PRESIDENTE RIVERA. En 1985, como TN, es Of. Del DETALL de la Patrullera Vigilante ROU 15 de NOVIEMBRE. En 1988 es designado para ir a buscar el nuevo Petrolero ROU PRESIDENTE RIVERA. Entre 1989 y 1991, ya como CC, es Jefe de Enseñanza y 2do. Jefe del CIARM. En 1991 es designado para ir a buscar el Barreminas ROU FORTUNA a Alemania, como Comandante, permaneciendo hasta febrero de 1993. En febrero de ese año, es designado para integrar la tripulación del Maxi Yacht URUGUAY NATURAL, que correría y ganaría la Regata Bs. As - Rio de ese año. En marzo de 1993 asciende a CF, y pasa a desempeñarse como 2do. Jefe de SERBA. En julio de 1993 pasa a situación de Retiro voluntario. En ese mismo mes, comienza una nueva carrera como Capitán de Ultramar de la Marina Mercante, la que ha continuado hasta hoy día, navegando en distintos tipos de buques: pesqueros, remolcadores, dragas, cargueros, supplies y lanchas, hasta el día de la fecha. Desde 1993 es Perito Naval, especializado en la Compensación de Compases. Ha impartido clases de Navegación y Maniobras, así como Supervivencia en el mar en ESNAL y CIARM. Fue Instructor de Vela en ESNAL, en la ARMADA y en el YCU. Es autor de algunos artículos náuticos en diversas publicaciones del quehacer marítimo.

Dedicado a todos los integrantes de la Armada Nacional, de todas las épocas, que lucharon en pos de un sueño: la Vela Deportiva y el Velero Oceánico de Regatas de nuestra Armada. A todos ellos, desde sus puestos en el Rol, desde donde aportaron su granito de arena, un gran ¡BRAVO ZULU!

En marzo de 2010, recibí un e-mail de REPAR-MEDIOS, con comentarios y varias fotos muy interesantes sobre

un viaje realizado por el Velero Oceánico de Regatas "BONANZA" de nuestra ARMADA NACIONAL. En ese momento, gratamente sorprendido, escribí una respuesta a REPAR. Lo que leerán a continuación, fue, a grandes rasgos, esa carta de respuesta a ese e-mail que me dejara gratamente sorprendido, después de años de bregar por la Vela deportiva en nuestra Armada. Solo voy a cambiar aquí algunos detalles de escritura y estilo.



“Estimados Sres. de REPAR-Medios,

Si bien me retiré en julio de 1993, hace ya unos cuantos años, quiero que sepan la alegría que me da el leer todo esto tan importante del “BONANZA”, y ver las magníficas fotos que nos han enviado. Mientras estuve en actividad, y debido a haber sido “yachtman” desde antes de ingresar a la ESNAL, estuve convencido de la importancia de la VELA en la formación del Marino Militar, ya sea éste Oficial, o integrante del C/E. No importa el tamaño del velero, sirve desde el Optimist para un chiquilín de 8 a 15 años, hasta el ROU Capitán

Miranda, para los GG/MM recién recibidos.

La Vela es un deporte fundamental para aquel que abraza la Carrera Naval, ya que temple el carácter, lo hace a uno **DEPENDER SÓLO DE SÍ MISMO**, en veleros monotipo, y a **TRABAJAR EN EQUIPO**, en los veleros mayores. Nos enseña a navegar, a depender del viento, del mar y de las corrientes, a aprender meteorología, mucha **MARINERÍA**, **MANIOBRAS**, **NAVEGACIÓN**, pero por sobre todas las cosas, nos hace **CAMARADAS ENTRE NOSOTROS** y **EL MAR**, ese compañero que ya no nos abandonará nunca más en nuestra carrera, y que si no nos preocupamos, puede llegar a ser tan cercano, que nos puede llegar a **DEVORAR...** y ser nuestra tumba

El MAR está tan cerca, como no se puede palpar jamás en un Destructor, Barreminas o Petrolero... El mar, el viento, la corriente, todos los elementos están tan, pero tan en conjunción en un velero, como jamás se puede observar en un buque mayor, ya que sin éstos, el velero no navegaría.

No se depende de un motor ni una turbina... Sólo el arte marinero de quienes lo tripulan con gallardía, puede hacerlo navegar raudo y veloz hacia su destino, y si ellos se equivocan, no sólo podrían fracasar en llegar a destino, sino que hasta pueden llegar a perder el barco... y sus vidas.

Durante más de 20 años luché a favor de la Vela, junto a connotados colegas, como los Capitanes Humberto Antoniello, Alvaro Aldecosea, Daniel Casariego, y muchos otros que nos



precedieron en la carrera, así como otros que vinieron de camadas más jóvenes, y logramos entre todos pequeños pasos en una ARMADA, donde la VELA era considerada, al principio, como un deporte de una élite de oficiales considerados "CHOT-MEN" (en broma, pero no tanto...), y no YACHTMEN...

Voy a enumerar aquí algunos de estos eventos que me tocó vivir:

Se dieron primero incipientes pasos, como ser correr regatas por la ESNAL, con un velerito monotipo de orza, clase PENGUIN, de mi propiedad, el muy recordado y veloz "LOBITO" (U-7175), y ese fue el inicio del Plantel de Vela de la ESNAL...(1973)

A la sazón, yo estaba en 2do año de la ESNAL, y a partir de ahí se empezaron a correr regatas de la clase "GRUMETE" en el recordado "GRUMETE" (G-1, el primero de esa serie de yates), del entonces A/N (CG) Humberto Antoniello, quien era nuestro Instructor del Plantel de Vela.

Luego fuimos invitados a correr regatas en el YACHT CLUB de PUNTA del ESTE en clase "RÍO de la PLATA", donde increíblemente, varios novatos aspirantes de la ESNAL, derrotamos nada menos que a glorias del Yachting nacional, como los recordados Eugenio "Figueto" Lauz, y Juan "Popo" Gorlero.

Pasó el tiempo, llegó el ROU CAPITÁN MIRANDA, con su reconstrucción y remodelación de 1977-78, y siendo yo G/M (CG) con menos de un año de recibido, tuve el honor de compartir con



otros grandes hombres de mar, como el entonces C/C (CG) José Pedro De Souza, (Primer Comandante del Miranda como Velerero Escuela, y quien estuvo a cargo de su transformación a Velerero), o los entonces AA/FF (CG) Raúl Mimbacas y Rubens Romanelli, que no eran veleristas como el ya T/N (CG) Humberto Antoniello (2o. Comandante) o yo, pero que amaron el proyecto, y entre todos,



incluyendo a los Oficiales del CIME, sacamos adelante un sueño de antigua data, un VELERO ESCUELA para la ARMADA NACIONAL URUGUAYA...

SIGUIÓ PASANDO EL TIEMPO, Y TUVE LA OPORTUNIDAD DE VER REALIZADO UN VIEJO ANHELO: aproximadamente en 1981, llegaron 4 yates de regata clase olímpica SOLING, para nuestra ARMADA, con miras al entrenamiento avanzado, tanto de Oficiales como de la ESNAL.

Con el tiempo, veríamos cómo se desarrollaban regatas de campeonatos Sudamericanos entre Escuelas Navales de Sud-América, y vimos también cumplirse el sueño de ver a un Oficial de Marina intervenir en los Juegos Olímpicos de 1984, el entonces A/N (CG) Enrique Dupont, de la mano de su timonel en SOLING, el excelente Yachtman del YCU Bernd Knüppel.

Mientras tanto, crece otro sueño, el del VELERO OCEÁNICO para la Armada Nacional, luego de tener, quien escribe estas líneas, la oportunidad, en 1980, siendo A/F (CG), de realizar un viaje de regatas de 12.000 millas y 9 meses de duración, a bordo del Yate Oceánico de Regatas “BLANCA ESTELA” (X-73), de la Armada de Chile. Sin duda, la experiencia de mi vida.

Los ejemplos de las Armadas vecinas, como la ARA, que poseía en ese entonces el “FORTUNA”, y el “FORTUNA II”, así como la Armada de Chile el “BLANCA ESTELA”, o la PNA de Argentina el “ESPERANZA”, nos fue llevando a un grupo de Jefes y Oficiales, (ya no éramos tan pocos, ni tan élite, ni tan CHOT-MEN), a acariciar otro sueño dorado: NUESTRO PROPIO YATE OCEÁNICO DE LA ARMADA NA-

CIONAL...

El tiempo siguió pasando, se sucedieron los campeonatos de SOLING, los Mundiales de Vela de Mar del Plata en clase SONAR, el MIRANDA llegó a la mayoría de edad con la VUELTA al MUNDO en 1988, al cumplir sus 10 años de V/E, y entonces empezamos a tratar de llegar al velero Oceánico. Esto ya no fue tan fácil.

En 1985, los vientos cambiaron, y las FFAA, que anteriormente tenían una “empopada de spinnaker” con el gobierno de facto, pasaron a “navegar de bolina, y con tres manos de rizos”, ya con el advenimiento del primer gobierno democrático del Presidente Julio M. Sanguinetti en 1985, y así seguiría por largos años.

Todo aquello, entraba dentro de una nueva lógica, en la que todo aquello que se consideró superfluo, fue dejado de lado. Y la vela deportiva, como era todo un gasto, pero no se le veía retorno (los resultados en la formación de la gente de mar a veces se ven décadas después...), fue languideciendo... aunque la gente que creía en su eficacia para adiestrar gente en el mar, no se dio por vencida.

De esta forma, el ROU CAPITÁN MIRANDA sí sobrevivió, ya que se lo consideró por todo el país como el Embajador Itinerante de la República.

Entonces el espíritu de los veleristas, también sobrevivió con él y con la Escuela Naval.

En 1992, otro grupo de gente pensó que la Regata WHITBREAD, que ya había tocado Punta del Este dos veces consecutivas, en los 80s, con excelentes resultados turísticos, y un “alargue” de la temporada estival de Punta del Este en marzo y abril, como nunca se había visto

antes, decidieron empezar un proyecto que muchos consideraron disparatado: lograr poner un yate de regatas oceánico de primer nivel, bandera uruguaya, en la Regata “WHITBREAD ROUND THE WORLD RACE”.

Los hombres que tuvieron esa idea increíble: los Sres. Rafael Carrau, y Gustavo Raña, integrantes de la directiva del YCPE de esos días, junto con el C/N (CG) Gustavo Vanzini, y el Dr. Arturo Pellistri, del YCU, interesaron en el proyecto al COMAR de la época, el entonces V/A James Coates, y al Presidente de la República en 1992, Dr. Luis A. Lacalle Herrera. El hecho es que se compró un muy buen yate finlandés tipo MAXI, que ya había corrido otra Whitbread, el que pasó a llamarse “URUGUAY NATURAL”. Esta fue una gran idea del C/N Gustavo Vanzini, que nos legó ese nombre histórico para el turismo nacional actual.

Este yate, tripulado por civiles y navales (por mitades), corrió tres regatas: la BUENOS AIRES-RIO de JANEIRO, un hito entre las regatas de largo aliento en el Cono Sur, la RIO-BUENOS AIRES, regata instituida para este evento de preparación del Uruguay Natural para la Whitbread, y la WHITBREAD propiamente dicha. El “Uruguay Natural” ganaría la Cinta Azul, su Serie, la General, y un total de 13 premios, en la muy difícil Regata Buenos Aires-Río, siendo la primera vez en la historia de esa regata (desde 1949) en que un yate uruguayo la ganaba, y haciendo historia, ya que nunca antes un yate ganó tantos premios, incluido el de Caballerosidad Deportiva.

Es aquí donde podemos decir que se llega a la mayoría de edad en la Vela de la Armada. Nunca antes ni después, un

yate a vela uruguayo competiría y terminaría un evento de la envergadura de la Whitbread, llamada EL DESAFIO MUNDIAL, por su dureza, peligrosidad y duración, así como por todo aquello con que debe cumplirse para intervenir en ella. Más de 15 Oficiales de la ARMADA, junto a un número similar de civiles, intervinieron de alguna forma, en alguna de todas las etapas del Proyecto, desde traerlo de Finlandia a Montevideo, hasta correr la Whitbread.

Ahora ya son muchos los Oficiales y S/O que participan, y hay de todas las edades, en conjunto con civiles de muy buen nivel de los Yachting Clubs de todo Uruguay. Es así, que al regreso de dicho periplo, que demandó casi un año a la vela, se empezó a hablar en la ARMADA, y particularmente en el ámbito del CLUNA, de la necesidad de tener un yate oceánico de regatas, para la formación profesional de AA/AA, Oficiales y Tripulantes de la Armada. Y así llegamos al año 1996, en que siendo el Presidente del CLUNA el C/N (R) Walter I. Fernández Illa, a impulsos de éste, y muchos asociados que seguían luchando por el yate de regatas oceánicas, que se compra a la US Naval Academy, el actual “BONANZA”, un estupendo yate oceánico de regatas, que llega a Uruguay navegando, de la mano de una tripulación naval, liderada por el C/N (CG) Nelson Olivera y el C/N (CG) Fernando Silvera, y algunos ex-integrantes del URUGUAY NATURAL como tripulantes .

A partir de allí, el objetivo de tantos años de lucha, se cumple. El BONANZA ya es parte del paisaje de nuestras unidades flotantes, aunque luce los colores del CLUNA además del pabellón Nacional.

Seguridad Oficial de la
Selección Uruguaya de Fútbol

<https://www.grupogamma.com.uy/>



SEGURIDAD
FÍSICA



TRANSPORTE
DE VALORES



SEGURIDAD
ELECTRÓNICA



VIDEO
VIGILANCIA



SERVICIO DE
LIMPIEZA



DETECCIÓN DE
INCENDIOS

 28 444 333





25 AÑOS

Seguridad y conectividad para su embarcación



Y para su hogar cuando sale a navegar

Montevideo
Dámaso A. Larrañaga 3536
25093000

Maldonado
Avda. Martiniano Chiossi, local 27
Porton de San Fernando
4224 0095

Salto
Brasil 1202 esa, Invernizzi
(Edificio el Mirador)
4732 5238

HIKVISION EZVIZ FURUKAWA SOLUTIONS SOHO PLUS Wi-Tek Ruijie Fanvil GARNET Mircom

JFL ALARMES Netio SH resideo SEAGATE TAKEX AVIGILON AWASENWARE HOKOWITS HUAWEI



Un gran anhelo que empezó en la década de 1950, con el entonces A/N (CG) Ulises Walter Pérez, que atravesó el Atlántico a vela en 1954, en el yate BLUE DISA, de Cowes a Buceo, como Navegante, y siguió con los entonces AA/NN Jorge Nader, Carlos Costa y Jorge Firpo, con la VUELTA al MUNDO del yate a vela de su propiedad “ALFÉREZ CAMPORA” (1960-1962), (habiendo sido entrenados previamente por el ya C/C (CG) Ulises Walter Pérez), sigue con la participación de varios Oficiales navales en yates particulares en Regatas oceánicas, como Navegantes, en los años 60s, 70s, y 80s, y termina en el arribo del BONANZA.

Hoy, quienes fuimos partícipes de tantas horas de desvelos para llegar a este resultado, y aunque alejados hoy del quehacer naval y de la vela, no podemos más que sentirnos satisfechos de la semilla que plantamos en nuestros subalternos, y del legado que recibimos de nuestros mayores, y traspasamos a nuestros relevos, con respecto al noble arte de la Vela.

Y con respecto a lo que recibimos de nuestros mayores, quisiera acotar, no sin orgullo, que mi padre, el C/N (CG) Carlos A. RICO, me hizo socio del YCU en 1965. Yo sólo contaba con 10 años

de edad... Así, en 1969 aprobé mi BREVET de PILOTO de YATES a VELA clase D, y mi Examinador, a la sazón, fue el entonces C/N Ulises Walter Pérez...

Considero muy importante esa experiencia forjada en el YCU, varios años antes de entrar a la ESNAL.

Fue fundamental en mi carrera a bordo. Y calculo que todos los que han hecho Vela de niños o jóvenes, y luego abrazaron esta carrera, consideran lo mismo.

En mi carrera naval, tuve la oportunidad de ser Instructor de Vela de muchos de ellos, a la postre excelentes Veleristas y Oficiales Navales. Muchos llegaron al Uruguay Natural, al MIRANDA, y a ser Comandantes de buques y de barcos mercantes, con gran éxito.

En los años 1989 y 90, tuve la suerte de ser designado Instructor de Vela del YCU, bajo el Comodorato del CN (R) Ulises Walter Pérez, concretamente de los Principiantes de la clase Optimist, generalmente niños y niñas, entre los 8 y 15 años de edad. Esta fue una gran experiencia de vida y profesional, esos niños eran una esponja, todo querían saber, todo querían probar. Y estaban solos, ellos, el velerito y el mar. Aquí, me viene a la memoria aquel viejo adagio del Almirante Mountbatten: “Decida, bien si puede, mal si debe... pero decida ¡siempre!” Esos niños debieron hacerlo a cada minuto de su navegación, a tierna edad...

Y allí aparecen también las vueltas de la vida: por esos días, fines de los 80s, me tocó adiestrar en Optimist en YCU, a quien varios años más tarde, sería la primera Oficial Naval femenina de la Armada Nacional Uruguaya: la niña Valeria Sorrenti...”

DEFENSA COSTERA: EL ARMAMENTO, LA IMPLEMENTACIÓN DE ÁREAS DE BLOQUEO COSTERAS, Y DE PUNTOS DE TRÁNSITO Y RECALADA PROTEGIDOS

Por el Capitán de Navío (R) Aldo FELICI



El autor, Capitán de Navío (R) Aldo Felici, prestó servicios en la Armada Nacional de la República Oriental del Uruguay durante alrededor de cuarenta años.

En sus sucesivas jerarquías realizó un curso de especialización en el Ejército Nacional y se ha diplomado en el Curso de Comando y Estado Mayor Aéreo en la Fuerza Aérea Uruguaya, el Curso de Estado Mayor Naval en la Armada Nacional, y el Curso de Estado Mayor Superior en la República Federal Alemana.

Durante su carrera desarrolló y experimentó prototipos de armamento, así como también elaboró normas técnicas y procedimientos para la operación de diferentes tipos de armas orgánicas de la fuerza, habiendo asimismo escrito diversos artículos sobre el tema Defensa en la Revista Naval y otras publicaciones especializadas.

El armamento pesado para la Defensa Costera de Montevideo, así como del Litoral Platense y Atlántico cercano, se basa en aquel material obtenible con nuestros recursos, del cual puede esperarse una mejor relación beneficio costo en cuanto a su efectividad en combate en las posibles acciones previstas, con el propósito de complementar otras capacidades de combate de mayor alcance de las fuerzas activas. Es así que, para contrarrestar las acciones de bombardeo naval a distancias próximas de la costa, e incursiones de superficie incluyendo operaciones anfibas, se puede considerar el empleo de Artillería de Obra de 120 mm. de tubos largos, para realizar fuego de neutralización a más de 9 km. de la costa, cuyas piezas pueden ser emplazadas de manera subterránea en los

diferentes puntos sensibles importantes para defender infraestructura crítica y sitios estratégicos.

La Artillería de Obra puede organizarse en grupos de artillería, con tres baterías de nueve piezas cada una, agrupadas en tres secciones de tres piezas, totalizando 27 piezas por grupo. En virtud de su discreción en emplazamientos subterráneos ocultos, se aumenta la seguridad de las piezas al poder saltar sus dotaciones a diferentes posiciones preestablecidas, al prepararse enterradas y protegidas con cubierta superior y terraplenes mimetizados en el entorno, lo cual las hace adecuadas para batir un blanco de superficie navegando en un canal o próximo a la costa, desde una base de fuegos en desenfilada, oculta al fuego naval directo. Disponiendo del ar-

mamento y personal de dotación, las posiciones pueden ser preparadas, con herramientas comunes de construcción que en su mayor parte incluirían las manuales, como entre otras palas y picos, en un plazo de 48 horas, o incluso menor si se emplea máquinas de construcción como la de las empresas viales y las de ingenieros de combate del Ejército Nacional, con aceptable grado de protección contra bombardeo naval y aéreo convencional, complementadas con un sistema de minado defensivo empleando minas de influencia fabricadas en el país, como las minas magnéticas construidas y probadas hace unos años.

En este contexto, se visualizan las piezas de Artillería de Obra de 120 mm., como armas flexibles y económicas, al alcance del actual desarrollo del arte y la industria nacional con sus recursos humanos, materiales y financieros, en su despliegue táctico por su peso de alrededor de 3 toneladas que facilita su transporte y emplazamiento, además de poder emplear munición común de mortero 120 mm., compatible con el calibre de Ejército. Actualmente, se cuenta con los modernos desarrollos de munición de precisión de alcance extendido guiada por laser, algunos tipos con círculos de error probable próximos al metro, que presentando un avanzado diseño de sus superficies aerodinámicas y pólvoras mejoradas de gran regularidad, hacen posible su empleo efectivo a alrededor de 15 km. con características híbridas de munición balística, misil que facilitaría la puntería antibuque para blancos navegando en aguas restringidas. Para el caso de usar munición externa de guía

satelital, con ciertos tipos de proyectiles se pueden obtener círculos de error probable de alrededor de seis metros, siendo muy aptas para batir un área como aquella correspondiente a un sitio estratégico, como playas de desembarco o angosturas determinadas por el sistema de lagunas costeras.

Por otra parte, con la munición convencional se obtienen alcances máximos superiores a los 9 km., incluso se puede fabricar en nuestro país munición larga de alrededor de 18 km. de alcance, con la que se puede batir adecuadamente los medios anfibios hostiles en su aproximación a la línea de playa, considerando que se obtiene la capacidad de masificar los fuegos disparando con baterías de piezas en paralelo o incluso convergentes. Esto, según sea conveniente dispersar o concentrar el tiro, dependiendo entre otros factores de la naturaleza de los blancos, el grado de amenaza, las características físicas del área a batir, el radio de actuación de la munición y la seguridad de las piezas que incide en la separación entre las mismas. Además, se puede hacer fuego de iluminación, lo cual confiere a las baterías capacidad de batir blancos en acciones nocturnas, también fuego con munición alto explosivo antitanque adecuada contra anfibios y blindados, o con munición alto explosivo de fragmentación cuyos fragmentos penetran 8 mm. de chapa de acero a 20 m., pudiendo perforar a partir de esta distancia algunos lugares del casco de una fragata y especialmente la superestructura si es de aleación ligera. Esta munición, en limitadas cantidades, puede estar provista con espoletas electrónicas de actuación

en cascada, o sea proximidad, explosión cerca de la superficie, contacto y retardo, muy seguras, que incrementan la efectividad de las bombas.

Los sectores de fuego determinados por el alcance de las piezas de 120 mm., pueden ser suplementados mediante el sembrado de un campo minado defensivo conformado por cordones de minas de influencia de producción nacional. Estos cordones pueden extenderse en el agua a una longitud de varias millas perpendicularmente a la costa, a partir del alcance efectivo de las piezas usando las baterías en fuego de neutralización, disponiendo un alcance de efectores suplementando las baterías con los cordones de minas, hasta decenas de kilómetros de la costa.

Es importante señalar que los barcos de combate hostiles armados con cañones de 127 mm., empleando munición convencional no dirigida que es la que poseen en mayor cantidad las marinas militares, deberán aproximarse a alrededor de 12 km. para batir blancos de punto protegidos en la costa con precisión y efectividad, y los armados con cañones de 76 mm. deberán aproximarse a alrededor de 7 km., si consideramos la dispersión de las piezas navales y correlativamente la capacidad de neutralización de los proyectiles, especialmente si se requieren impactos directos o a muy corta distancia del blanco cubierto. Esto es, deberán lograr impactos a menos de 12 m. para el 127 mm., y a menos de 7 m. para el 76 mm., a efectos de obtener eficacia en el fuego de artillería.

Los barcos hostiles que se aproximen a la costa para conducir acciones

de bombardeo naval, deberán navegar en aguas restringidas con profundidades promedio inferiores a 8 m., con elevado riesgo de explosión submarina por las minas magnéticas de fondo, sumado al peligro de recibir fuego de neutralización concentrado de las baterías costeras de 120 mm., a partir de los 15 km. con munición guiada, y fuego de hostigamiento por lo menos desde los 9 km. con munición sin guía, si eligiesen acercarse para buscar incrementar la precisión y eficacia del fuego naval.

Asimismo, para el caso que se presente una amenaza de incursión anfibia a mayor escala, como puede ser el de pretender realizar un envolvimiento al dispositivo terrestre y costero, desembarcando alrededor de una división de Infantería de Marina en playas próximas a Montevideo, o aún realizar eventualmente una invasión en playas dispersas por el Litoral Platense o Atlántico, empleando medios de asalto para el desembarco de tropas en la costa, es entonces necesario recurrir también a otro modelo de minas de influencia, más pequeño para empleo anfibio, que pueden contar con cargas suplementarias, también de diseño nacional.

Estas minas anfibia podrían ser sembradas, eventualmente y dependiendo de ciertos factores en el área intermareal, y muy efectivamente en las salidas de las playas, dispuestas si fuese posible en varios cordones que provean una conveniente densidad y profundidad, para aumentar la efectividad del campo. Por ejemplo, solo a efectos comparativos, para una longitud de 20 km. deberían sembrarse por lo menos

6.000 minas de influencia antinvasión, que interactuarían para neutralizar con eficacia, lanchas de desembarco de material, los modernos vehículos anfibios de combate o de transporte de personal, y aún eventualmente vehículos de colchón de aire si fuese el caso de la fuerza anfibia hostil, que pretendan atravesar el área minada. Se señala que para obtener la misma eficacia con minas de contacto o de presión convencionales, serían necesarias más de 20.000 minas para igual longitud de 20 km. de franja costera, lo cual significa que el menor número de minas automáticas de influencia, de tecnología nacional, pueden ser más rápidamente sembradas para obtener una mayor probabilidad de neutralización al actuar inteligentemente en la detección, seguimiento y disparo al punto de máxima aproximación del blanco.

La arena de las playas saturada en agua salada, dificultará la detección de las minas antinvasión de influencia, fabricadas a su vez con técnicas que incrementan su discreción y sembradas a una buena profundidad, especialmente si el adversario emplea los radares de penetración cuyas ondas se verán muy atenuadas por las condiciones de este suelo.

Un factor muy importante a tener en cuenta en el caso de sembrar estas minas anfibia de influencia, es el desminado de las playas posterior a las acciones militares por parte de las fuerzas propias, el cual se simplifica notoriamente en comparación con el caso de emplear solo minas de contacto o de presión convencionales, por dos razones. Una razón es por el número sensiblemente inferior, efectivamente las minas de influencia son menos de la tercera parte de las de contacto o de presión que asimismo permite una



Prueba de minas de influencia magnética antinvasión, de fabricación propia, en nuestras costas. Estas minas fueron diseñadas para neutralizar medios anfibia de asalto, así como otros medios que puedan ser desembarcados en una operación anfibia, entre ellos, tanques principales de batalla, vehículos no tripulados terrestres pesados, sistemas de artillería de tubo o de cohetes, y también de modo muy importante los transportes logísticos de una fuerza expedicionaria hostil.

muy precisa referenciación individual de su ubicación, lo cual significa que el tiempo para despejar la línea de costa también será mucho menor. Además, la otra razón fundamental es que las minas de influencia pueden ser inteligentes y por tanto programables para permanecer activas sólo por el período de tiempo seleccionado para actuar selectivamente en presencia únicamente de medios y no de personas, como lo establece la Convención de Ottawa, estando a su vez provistas de un sistema de esterilización que las desactiva automáticamente al año según nuestro propio diseño.

Una alternativa práctica al sembrado defensivo de cordones de minas, puede ser el uso de barreras de protección en el agua, para restringir, entretener o poner en riesgo la navegación de las naves hostiles y proteger las amigas, especialmente en el caso de que la amenaza a la integridad territorial de la República tenga un nivel inferior y transitorio, limitándose a un bloqueo naval, acompañado de acciones de bombardeo al Puerto de Montevideo.

De esta manera se evita la onerosa carga del desminado posterior a las acciones militares, aún cuando las minas de uso naval nacionales hayan sido también concebidas para esterilizarse automáticamente después de un año de plantadas, poder ser programadas activándolas y desactivándolas en una ventana de tiempo determinado, y emplear explosivo degradable con el transcurso del tiempo.

En esta alternativa del uso de barreras de protección en el agua, se pueden utilizar poliedros de vigas de acero o de

hormigón armado, así como contenedores de carga marítima, lastrados con escombros, unidos por cables de acero hechos firmes a los cáncamos de sujeción de los poliedros o contenedores, a los cuales se les amarra cabos sintéticos de flotabilidad positiva, combinados con bidones vacíos de 200 l., de modo que se pueda tejer una red de obstáculos tendidos en disposición similar a los cordones de minas. Con estos dispositivos se puede contribuir a poner en riesgo la movilidad de las naves hostiles que se aproximen a hacer fuego con sus cañones o hacer reconocimientos, más allá de los 15 km. de la costa, a partir de los cuales navegando en acercamiento, se encontrarían bajo fuego de neutralización, entre otras armas, de las piezas de 120 mm. Si se piensa en la cantidad de chatarra disponible como lastre y los bidones metálicos o plásticos utilizables como boyas, que hay a nivel gubernamental o en la industria privada, es posible entonces multiplicar la longitud de los cordones de obstáculos, para extender aquellos que se puedan construir, incluyendo contenedores obtenibles entre los más deteriorados de las playas de estacionamiento del Puerto.

En ciertos canales de aproximación o en sus proximidades, se podrá proceder al hundimiento de barcos viejos rellenos de concreto o escombros, de modo de también contribuir a restringir la maniobra de los grupos de acción de superficie adversarios, reduciendo las áreas de tránsito a aquellas protegidas mediante artillería y eventualmente minado defensivo.

El minado defensivo contribuirá directamente a interdictar las vías navega-

bles de aproximación, demorar, o canalizar una fuerza naval hostil, cubriendo con fuego de artillería de obra los campos minados eventualmente más próximos a la costa para generar zonas de aniquilamiento, o principalmente suplementando los más lejanos con el fuego de estas armas como campos minados virtuales en los sitios como los canales de navegación y canales de acceso a puertos, donde deban transitar las unidades navales propias o el tráfico marítimo amigo.

Para el despliegue de las barreras de protección y la implementación de otras defensas navales en el agua, los afloramientos rocosos y los bancos de arena podrán ser aprovechados convenientemente para extender su longitud, teniendo en cuenta que en las bajas profundidades cercanas a estas características hidrográficas será innecesario su tendido, considerando para ello el calado de barcos hostiles que puedan representar una grave amenaza contra la costa. Esto por la capacidad de fuego de artillería naval, lanzamiento de misiles, aeronaves de ala rotatoria y vehículos aéreos no tripulados, como tienen algunas fragatas y barcos especializados en el combate en el litoral diseñados para operar en aguas someras.

Esta alternativa de emplear barreras de protección en el agua puede ser complementaria al sembrado de minado defensivo, si la escalada de los actos hostiles amerita también el empleo de las minas navales de influencia, las cuales pueden ser plantadas en las áreas exteriores de mayor profundidad como ser protegiendo, entre otros lugares, la apro-

ximación a Isla de Flores y las proximidades al canal de acceso al Puerto de Montevideo.

En la defensa de radas, bahías, caletas, puertos o puntos de recalada, se podrán también desplegar redes submarinas mediante el empleo de pesqueros o barcas, así como yates deportivos a motor, de manera que las mismas puedan principalmente servir como redes indicadoras, con el objetivo de contribuir a detectar y enredar submarinos pequeños adversarios, especialmente aquellos no tripulados o tripulados empleados para reconocimiento costero, de campos minados, o hidrográfico, para instalación de cámaras de vigilancia, demoliciones, ataque al tráfico, y también infiltración de fuerzas especiales en el caso de los submarinos pequeños tripulados. Los vehículos aéreos no tripulados provistos de cámaras diurnas y nocturnas para el patrullaje sistemático de las redes tendidas, podrán contribuir a detectar el sitio en el cual pueda haber quedado atrapado o se encuentre enredado un submarino pequeño adversario, para proceder a neutralizarlo si están armados con bombas de mortero de 120 mm., o con una patrulla naval armada con bombas de mano de profundidad y ametralladoras pesadas, que eventualmente puede capturarlo.

Hay que tener en cuenta que las redes de material sintético deben fabricarse o seleccionarse entre aquellas de alta resistencia, y que por las condiciones adversas de propagación del sonido en aguas del litoral platense y su zona focal atlántica cercana, así como las bajas condiciones de visibilidad, se dificulta-

rá su detección y localización con medios electrónicos y visuales por parte del adversario. Estas redes, pudiendo empalmar tramos cortos o traslaparlos según las condiciones hidrográficas, podrán tener hasta 2 km. de longitud y una profundidad vertical de alrededor de 10 m., empleando flotadores cercanos a la superficie y grandes pesos en el fondo como anclajes, para mantenerlas en su posición.

La Reserva Naval deberá planificar y organizar el despliegue de este tipo de redes, con la colaboración de pescadores y deportistas náuticos con sus respectivas embarcaciones, pudiendo realizar en tiempos normales ejercicios regulares en el agua, que contribuirán a incrementar el alistamiento y el despliegue de estos medios, y favorecerán con los adiestramientos sucesivos el fortalecimiento de la moral junto a la cohesión del personal reservista, haciéndolos sentir útiles para incrementar las capacidades defensivas navales de la República.

Con la disponibilidad de baterías de Artillería de Obra de 120 mm., se incrementaría la capacidad artillera contra vehículos anfibios de combate y también contra las modernas lanchas de asalto anfibio, con posibilidad de usar munición guiada más económica que los misiles antiblindados o los cohetes dirigidos incluyendo los que lanzan las bombas de pequeño diámetro, y al mismo tiempo se puede emplear munición convencional normalizada con los morteros del Ejército Nacional. Es así entonces que se contribuiría en la práctica también a la defensa efectiva de sitios estratégicos como el acceso al Puerto

de Montevideo, o eventualmente de infraestructura crítica como pueden ser las cabeceras de puente, sobre el Río Santa Lucía, el Arroyo Pando u otro curso de agua, según sea requerido.

Adicionalmente, como se ha venido empleando en conflictos modernos, pueden organizarse baterías señuelo para disparar remotamente desde posiciones cubiertas para los operadores, cargas sucesivas de pólvora enriquecida que replicarán el destello, ruido y el humo de baterías reales, emplazando las mismas en puntos conspicuos de la costa, igualmente protegidos. De esta forma, se procurará el doble efecto, de desorientar el lugar de emplazamiento de las piezas reales, incrementando el esfuerzo adversario de batir una mayor multiplicidad de blancos en la costa consumiendo consecuentemente costosa y limitada cantidad de munición inteligente, y con ello el efecto de incrementar la capacidad de supervivencia de las baterías reales. Asimismo, por otra parte pueden emplearse como señuelos para atraer ataques aéreos de aeronaves de ala fija volando a baja velocidad y de helicópteros que realicen misiones en muy baja altura con cohetes o bombas, carentes de sistemas de guía, o de corto alcance.

En la fabricación de señuelos podrán apoyar las pequeñas empresas dedicadas a montar escenarios para espectáculos artísticos o construir carros alegóricos con materiales livianos de utilería. Empleando vehículos en desuso, tubos de plástico y otros materiales económicos disponibles, podrán simularse la cubierta exterior y armamento de los vehículos de la Marina y blindados del Ejército, re-

plicando la forma y tamaño de aquellos en uso en la fuerzas propias. Además, se podrán fabricar maquetas señuelos de piezas de artillería y morteros, tanto remolcados como autopropulsados sobre camiones, similares a los modelos orgánicos, acompañados por muñecos o maniqués uniformados para simular las dotaciones, material que deberá ser pintado convenientemente con los colores reglamentarios, exhibiendo las discretas insignias y referencias correspondientes para completar una firma óptica adecuada. Para simular la firma térmica y donde sea aplicable también eventualmente la electrónica, podrán emplearse aparatos y equipamiento común de uso doméstico, convenientemente instalados en el interior de los señuelos o en sus proximidades.

El empleo numeroso de ametralladoras y también de misiles portátiles, forzará también al adversario a tener que realizar los bombardeos y lanzamiento de otras armas a mayor altura, contribuyendo relativamente a disminuir de esta forma la precisión de los ataques y dificultando también el empleo efectivo de los cañones automáticos, cohetes y misiles ligeros de las aeronaves a corta distancia, para con ello aumentar la seguridad de la fuerza. Por la razón expresada, es que estas armas son también imprescindibles para el dispositivo defensivo de Ejército, por lo menos en su despliegue escalonado alrededor de Montevideo y los centros de resistencia.

La probabilidad de impacto esperada para los misiles antiaéreos portátiles operados por dotaciones con bajo entrenamiento, se sitúa próxima al 50%

de derribos, lo cual permite inferir la posibilidad de derribar especialmente helicópteros de ataque y aeronaves de ataque a blancos de superficie volando a baja velocidad, perspectiva que optimizaría la tasa de derribo esperada.

Por esta razón, es que también es conveniente considerar la progresiva y sostenida adquisición de ametralladoras calibre 12,7 mm., tanto para incrementar la capacidad de combate como para ampliar el conocimiento en su operación a nivel institucional transferible materialmente a la Reserva Naval con el transcurso del tiempo, especialmente hacia fines de la década del 2020 y años siguientes, cuando las fuerzas activas estén en condiciones de ser dotadas con nuevas ametralladoras del calibre evolucionado.

Las ametralladoras 12,7 mm., empleadas en baterías, pueden ser coordinadamente empeñadas para contribuir con la defensa antiaérea de punto, dotadas con moderna munición perforante e incendiaria, que por el tema de eficacia en la puntería con operación manual limita su alcance a 600 m., que a su vez permite su emplazamiento separado de las baterías de artillería de obra a ser protegidas, de modo de poder igualar por lo menos la distancia de lanzamiento de la munición aérea convencional carente de sistema de guiado o de planeo. En este sentido, la consideración futura de adquisición de modernas miras computarizadas que integran diferentes factores balísticos, proveyendo un ángulo de adelanto correcto para batir blancos en movimiento, podrá contribuir significativamente a mejorar la probabilidad de

impacto y aumentar el alcance práctico contra helicópteros o medios de asalto vertical, y vehículos anfibios, aumentando las capacidades de defensa.

Por otra parte, tanto en acciones defensivas como contraofensivas, pueden conferírle profundidad al dispositivo propio al emplazarlas a retaguardia de las posiciones avanzadas de las compañías de seguridad de los grupos de artillería y de los batallones de defensa costera, brindando apoyo antipersonal y contra móviles ligeros en el agua o en tierra, al batir estos blancos efectivamente hasta un alcance de 1.500 m. desde puntos críticos, como podría ser el caso de botes neumáticos y otros medios de los empleados por las fuerzas de reconocimiento anfibio para su aproximación a la costa y movimientos en tierra.

Contando con secciones de ametralladoras pesadas, es posible desplegarlas convenientemente en emplazamientos con buenos sectores de fuego coordinados en la costa, de modo de servir para la protección de fuerza para enfrentar los muy entrenados elementos de reconocimiento anfibio con que contará una fuerza expedicionaria, procurando impedir que éstos hagan reconocimiento de fuerzas sobre el dispositivo de defensa costero, evitando empeñar otras armas colectivas pesadas que revelen sus emplazamientos, así como también evitar que realicen reconocimiento de ruta en las salidas de playas y avenidas de ataque.

En el sentido de contribuir con la defensa aérea de punto es favorable contar con ametralladoras calibre 12,7 mm., además de misiles portátiles lan-

zables desde el hombro que se puedan adquirir preferentemente en la región, dispuestos convenientemente en la franja costera. Cubriendo los flancos de las piezas de morteros o artillería, secundariamente con baterías de ametralladoras y principalmente con los montajes de lanzamiento de misiles, es posible realizar emboscadas antiaéreas cruzando fuegos para incrementar la probabilidad de aborto de misión y eventualmente de derribo de las aeronaves atacando a muy baja altura y velocidad reducida, a distancias de combate de menos de 600 m. para las ametralladoras y 9 km. para los misiles portátiles, estableciendo de esta forma una defensa aérea escalonada. Las ametralladoras pesadas de defensa aérea pueden también ser armas planificadas con el propósito de emplearlas efectivamente para batir blancos de oportunidad, como las mencionadas embarcaciones rápidas y vehículos anfibios. En este aspecto de tiro de superficie, se puede esperar una penetración de 19 mm. en blindaje de acero para la munición perforante con adaptador de calibre de 12,7 mm., a casi 1.400 m. de distancia.

En este contexto, para incrementar la defensa de las baterías de artillería de obra, se pueden desplegar secciones de vehículos armados con montajes cuádruples fabricados en nuestro medio de Arma Múltiple, provistas de armas automáticas de calibre de fusil de batalla, en los flancos y retaguardia de las mismas, extendiéndose escalonadamente su dispositivo incluso a distancias entre 4.000 y 8.000 m., con las que se dificultará el lanzamiento de cohetes guiados y misiles ligeros desde helicópteros y

vehículos aéreos no tripulados, los ataques con municiones merodeadoras, así como también los ataques con fuerzas especiales que procuren infiltrarse desde el aire o el agua. Este tipo de Arma Múltiple, la hemos construido y probado exitosamente en nuestra Armada, con un montaje de cuatro fusiles automáticos dispuestos en cuadro disparando simultáneamente con una cadencia cíclica de 3000 disparos por minuto, escalable con el empleo de cuatro ametralladoras de apoyo general que aumentan la cadencia a 4000 disparos por minuto y con puntería asistida por una mira computarizada. Estas cadencias de elevada cantidad de disparos, junto a la disposición en cuadro de las armas que traslapan sus conos de dispersión del tiro, son necesarias para incrementar la probabilidad de impacto en los escasos segundos que se disponen al alcance efectivo de alre-

dedor de 500 m., para batir efectivamente un blanco aéreo volando lento a muy baja altura, tanto sean helicópteros como también vehículos aéreos no tripulados, y asimismo para neutralizar blancos de superficie de alrededor de 10 m. de eslora, como botes inflables tripulados por fuerzas especiales y vehículos de superficie no tripulados en actividades de inteligencia, vigilancia o reconocimiento.

Esta Arma Múltiple fue concebida para reforzar escalonadamente la defensa aérea de punto de las ametralladoras pesadas, optimizando los recursos disponibles de armas automáticas que es muy importante mantenerlas en reserva, empleando alternativamente cuatro fusiles ametralladores BAR o FAP, e incluso FAL, para obtener una defensa aérea eficiente a corto alcance, especialmente por el bajo costo y buena disponibilidad de munición de calibre de fusil de ba-



Tiro de superficie con un Montaje de Arma Múltiple (4x Fusiles Automáticos Browningcalibre 7,62x63 mm), de diseño y fabricación autóctono para ser instalado en embarcaciones que forman parte de la Reserva Naval, como yates a motor y pesqueros, en vehículos con caja abierta, o en emplazamientos de la franja costera, para contribuir a la defensa antiaérea de punto y de superficie, de instalaciones y sitios en la costa.

talla. Con la elevada cadencia provista por las cuatro armas automáticas, serán aptas para la neutralización de vehículos aéreos no tripulados y municiones merodeadoras como se está viendo actualmente en el conflicto que se desarrolla en Europa del Este, contribuyendo también a provocar por lo menos el aborto de misión de helicópteros armados que con una altura óptima entre 70 y 300 m. para empleo de sus misiles, cohetes y cañones automáticos, se encuentren dentro del alcance efectivo de 500 m. de los montajes de Arma Múltiple.

Asimismo, ha servido para experimentar la convergencia en el tiro de las armas, de modo de poder aplicarla para fabricar montajes múltiples de ametralladoras pesadas de 12,7 x 99 mm., para instalar seis ametralladoras pesadas usando los montajes de cañones de 40 mm., provenientes del retiro del servicio activo de las unidades flotantes más viejas que han sido radiadas, los cuales a su vez montados en camiones multitracción posibilitarían la constitución de un sistema de defensa aérea de punto de elevada movilidad. Dotados estos montajes de miras computarizadas y con un patrón de impactos de forma elíptica alineado con el eje mayor de la aeronave batida, incrementando seis veces la cadencia de tiro con el número de estas unidades de fuego respecto al uso unitario de ametralladoras pesadas, es posible obtener un alcance efectivo de combate de 800 m. en fuego antiaéreo, con la capacidad de neutralizar también otros blancos aéreos como misiles de crucero subsónicos que vuelan a alrededor de 60 m., a muy baja altura sobre el suelo. Además, se puede

contar con la capacidad secundaria de poder batir blancos anfibios y embarcaciones ligeras en aproximación a la costa y en las playas a distancias de hasta 1500 m., con buenas probabilidades de reducir sus capacidades de combate.

La defensa aérea de punto de las baterías de defensa costera podrá reforzarse en áreas de retaguardia de las baterías, mediante el empleo de lanzadores de proyectiles múltiples actuando como minas antihelicópteros, especialmente los descartables construidos con tubos enterrados empleando explosivos comerciales de fabricación nacional y miles de proyectiles de acero de alrededor de 12 mm. de diámetro, desplegados escalonadamente en los más probables corredores de aproximación aérea, especialmente para protección contra helicópteros de ataque de blancos en tierra volando a muy baja altura.

Estos lanzadores podrán asociarse con redes de sensores, como los electroópticos y especialmente los acústicos que pueden organizarse mediante el despliegue de una red de teléfonos celulares inteligentes utilizando sus micrófonos y dispositivos de geolocalización, que también servirán de alerta a las secciones de ametralladoras pesadas y de los lanzadores de misiles antiaéreos portátiles. Contando con sensores adecuados, el disparo de los lanzadores de proyectiles múltiples podrá eventualmente automatizarse, con la participación de un operador humano que supervise el sistema, facilitando la rápida toma de decisión requerida en la defensa aérea el hecho de que serán inexistentes aeronaves de combate propias o amigas en proximidades de las baterías costeras.

Con las piezas de Artillería de Obra se podría contribuir a defender canales de navegación, aproximaciones a puertos y otras áreas sensibles de la costa tanto en nuestro litoral, así como en muchas regiones costeras de Sudamérica que presentan estas características incluyendo un importante número de islas e islotes. En este ámbito del litoral, se podrá por ejemplo emplazar baterías para proteger y controlar la navegación en el Canal de Isla de Lobos, Canal de Isla de Flores y el Canal del Norte, donde la artillería de obra podrá fungir como un campo minado virtual de protección, con la ventaja de poder ser desplegada previamente a las acciones militares, asimismo con anterioridad a las actividades de inteligencia, vigilancia y reconocimiento con medios aéreos y otros de las fuerzas adversarias, emplazándola como armas a la espera, activándose para impedir el acceso o negar el tránsito de unidades hostiles.

Asimismo, se puede contribuir a la defensa de las aproximaciones a puertos, cubriendo entre otros, las del Puerto de La Paloma, del Puerto de Punta del Este, del Puerto de Piriápolis, del Puerto de Montevideo, el acceso al Puerto del Buceo, o las aproximaciones a Puerto Saucedo y al Puerto de Colonia con sus islas cercanas como San Gabriel y Farallón. Entre las áreas sensibles en la costa a ser protegidas con artillería de obra contribuyendo con otros importantes medios navales, se encuentran desembocaduras de ríos y arroyos, como es el caso de los anteriormente mencionados Río Santa Lucía y Arroyo Pando, o el Arroyo Maldonado solo para referir algunos,

además de embarcaderos y de aquellas playas que por sus características serían manifiestamente adecuadas para que una fuerza expedicionaria hostil lleve adelante operaciones anfibias.

Emplazando baterías de Artillería de Obra en las áreas de costa próximas a las islas San Gabriel, Farallón, Juncal, y Punta Gorda entre los desarrollos urbanos de Carmelo y Nueva Palmira, se contribuirá también decididamente con otros medios, para proteger como efectivamente se ha hecho en eventos del pasado, los canales de navegación y accesos al Río Uruguay y otros tributarios del Río de la Plata, los cuales constituyen importantes vías fluviales de comunicaciones que conducen al interior del continente sudamericano.

El despliegue de patrullas de playa será fundamental para obtener inteligencia y realizar vigilancia de costas, con el propósito de alertar a las fuerzas de defensa sobre las operaciones anfibias del adversario, distinguiendo las fintas, de las incursiones o de un eventual asalto anfibio que pudiera conducir eventualmente a una invasión. Estas patrullas, además de realizar actividades de reconocimiento podrán servir para colaborar con la adquisición de blancos a los emplazamientos de artillería de obra, de modo que con su fuego contribuyan a detener y neutralizar contingentes importantes de fuerzas especiales enviadas a realizar tareas preparatorias para operaciones anfibias mayores incluyendo aquellas de acción directa, interdictando mediante fuego de supresión de área las avenidas de aproximación a los objetivos de estas fuerzas adversarias. Esto,

teniendo en cuenta que siendo controlado el espacio aéreo por parte de una fuerza expedicionaria hostil, será muy difícil con los efectivos propios realizar movimientos helitransportados, prácticamente imposibles, o incluso con numerosos y grandes transportes terrestres, idea que refuerza el concepto de adoptar un dispositivo disperso que exigirá desplazamientos discretos de personal y equipos, mediante pequeños vehículos y especialmente muchas horas de marcha.

Las baterías de Artillería de Obra deberán emplazarse entonces también para cubrir con su fuego características importantes del terreno en aquellos posibles sitios de desembarco muy favorables para el establecimiento de una cabecera de playa, como pueden ser alturas circundantes donde las fuerzas hostiles puedan desplegarse en un perímetro defensivo que contribuya a brindar una zona protegida que facilite el desembarco subsiguiente de personal y pertrechos. Es así que las piezas de artillería de obra podrán batir, por ejemplo estas alturas e incluso las propias salidas de playa, con fuego de contrapendiente desde posiciones seguras especialmente contra el fuego rasante y la observación directa, transformando la cabecera de playa en una verdadera zona de aniquilamiento por fuegos.

La posibilidad de fabricar piezas de artillería de obra más económicas que las originales, cortas y ligeras, aunque de menor precisión y durabilidad, facilitará la masificación de fuegos para contribuir a interdictar escalonadamente el tránsito de anfibios, blindados, artillería, misiles, y sus medios terrestres de apo-

yo logístico, en las principales salidas de playa, por ejemplo las pavimentadas que conducen a importantes avenidas de aproximación y de ataque. Es así que podrán emplazarse de manera reforzada baterías de artillería de obra con piezas de tubos más cortos fabricadas económicamente, para incrementar la defensa de cada una de estas áreas tan sensibles para la defensa y de gran importancia para la fuerza hostil, pudiendo saturar extensas superficies de las mismas con fuego de supresión o de neutralización. Emplazando convenientemente estas piezas más económicas en la franja costera, entre las posiciones de las piezas de 120 mm. de mayor porte, y la línea de playa, es posible disparar simultáneamente con todas las piezas, de modo de lograr la realización efectiva de fuego de barrera de bloqueo en las principales salidas de las playas, interdictando las mismas para prevenir el avance de las formaciones adversarias con sus vehículos de combate anfibio y otros medios ofensivos, tierra adentro.

La masificación de fuegos con artillería de obra en las principales salidas de playa pavimentadas, liberará a otros sistemas de armas pesadas orgánicos y móviles de los batallones de defensa costera para que puedan emplazarse convenientemente, con el propósito de batir otras salidas de playa que las fuerzas hostiles pretendan abrir en la línea de dunas, empleando maquinaria que hayan podido desembarcar y también colocando estructuras prefabricadas para pavimentar el suelo de arena, a efectos de permitir el tránsito de sus medios de combate y de apoyo logístico.

En este sentido, además es importante señalar que en nuestro medio es posible construir sistemas alternativos a los lanzadores múltiples de cohetes muy costosos para los recursos disponibles. Estos sistemas, podrán ser de Cañones sin Retroceso Múltiples de 12 tubos que empleen también la munición normalizada de mortero de 120 mm., provista de cargas propulsoras especiales, implementando las modernas doctrinas de empleo de este tipo de armas en tiro indirecto, hasta alcances de alrededor de 12.000 m., para saturación de área. Los tubos de los cañones sin retroceso pueden ser perfectamente montados en camiones comerciales de 6 toneladas, de tracción múltiple, ocupando un 60% de la carga útil, con lo cual queda un remanente de potencia que posibilita la operación a campo traviesa de estos vehículos. Estos sistemas de armas pueden dotarse a los batallones de defensa costera en baterías de 9 vehículos lanzadores, con lo cual en corto tiempo podrían lanzar 108 proyectiles para saturar una amplia zona de una playa de desembarco o una avenida de aproximación, con la capacidad de neutralizar el avance de una formación de vehículos anfibios de combate que procure progresar tierra adentro rodeando los sectores de fuego de la artillería de obra, e incluso evitando los campos minados defensivos o de protección.

Es así que integrando medios de Artillería de Obra, con Cañones sin Retroceso Múltiples, y Campos Minados, para complementar sinérgicamente las vulnerabilidades de algunos de los sistemas con las fortalezas de otros, es posible

implementar el uso de armas combinadas en la defensa costera contribuyente a desarrollar una determinada y sólida defensa activa.

Con los sistemas de Cañones sin Retroceso Múltiples usando las bombas de 120 mm. armadas con espoletas especiales, actuando con vehículos aéreos no tripulados como los cuadricópteros provistos de cámaras diurnas y nocturnas para realizar misiones de inteligencia, vigilancia, adquisición de blancos y reconocimiento, podrán ser también efectivamente empleados contra los vehículos submarinos no tripulados y pequeños submarinos utilizados por fuerzas especiales, cuando aproximándose a la costa se encuentren a menos de 10 m. de profundidad y en especial cuando se expongan al asomar sus sensores fuera del agua. De esta forma, pueden operar de manera similar a los cohetes antisubmarinos actuales disparando en salvas contra los pequeños medios hostiles que constituyan un blanco lento, navegando en aguas restringidas. Asimismo, incluso empleando munición con espoletas de impacto, serán efectivos para neutralizar las modernas embarcaciones semisumergibles, de alrededor de veinte metros de eslora, que emplean algunas fuerzas especiales para reconocimiento y también realizar raids contra las costas.

En este sentido, cada vehículo montando un sistema de Cañones sin Retroceso Múltiples, deberá contar con un vehículo aéreo no tripulado para la adquisición de blancos y dirección de tiro, que en nuestro caso es preferente usar aquellos que son cautivos pues con la unión por cable será posible un suministro

tro de energía por mayor tiempo, además de realizar una transmisión de datos más segura y difícil de interferir por los avanzados sistemas de guerra electrónica que seguramente contará la fuerza expedicionaria hostil. Asignando un vehículo aéreo no tripulado cautivo por vehículo de cañones sin retroceso, será posible dividir el fuego de la batería, pudiendo realizar fuego individual cada uno de los vehículos, lo cual en el combate moderno incrementa notoriamente la resiliencia de la batería a los ataques de contra-batería, de misiles o bombas dirigidas, conservando capacidad operativa como fuerza de combate efectiva aún sufriendo enormes pérdidas de hasta el 50 % de los vehículos, contribuyendo a la supervivencia del dispositivo disperso.

Otro aspecto relevante a tener en cuenta para facilitar la interdicción de las salidas de las playas, será el de aprovechar la red hídrica de los cursos de agua que naturalmente fluyen hacia el litoral, para inundar amplias áreas desde detrás de la línea de dunas de las playas hasta las principales avenidas de aproximación, proceso que efectivamente contribuirá a enlentecer el avance de los medios adversarios. Para ello se deberá multiplicar la cantidad de canales y pequeñas represas, como las que se usan para la irrigación de los campos, de modo que ante la inminencia de una operación anfibia de las fuerzas adversarias, se pueda proceder a la inundación de los predios, por lo menos aquellos más bajos, situados en las posibles cabeceras de playa, modificando la configuración del terreno y la consistencia del suelo. Esto contribuirá a enlentecer

y canalizar los medios del adversario, atascando eventualmente a algunos más pesados que intenten avanzar en el suelo blando. Para este propósito, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, las Intendencias Departamentales, y también con la colaboración de empresas privadas de construcción, podrán llevar adelante las obras planificadas bajo la coordinación del Ministerio de Defensa. El Servicio de Hidrografía, Oceanografía y Meteorología de la Armada y el Servicio Geográfico Militar tendrán una activa participación en la planificación anticipada de los sitios relevantes para ser inundados. Entre el Arroyo Carrasco y el Arroyo Maldonado, existen numerosos cursos de agua que pueden ser canalizados hacia ambos márgenes antes de su desembocadura, permitiendo la inundación de varios kilómetros de terreno paralelo a la línea costera, que contribuirá sensiblemente a la fragmentación del área de operaciones, actuando como obstáculos multiplicadores de fuerzas que facilitarán las acciones defensivas con nuestros medios de combate, y dificultarán la progresión de los medios anfibios adversarios, enlenteciendo y desviando su marcha que puede ser canalizada hacia zonas de denso fuego defensivo. La fragmentación del área de operaciones contribuye a restringir la iniciativa y dividir la fuerza anfibia atacante, dificultando las actividades de mando y control y reduciendo la cohesión de sus medios.

Desde el punto de vista del material, si consideramos a modo de ejemplo una de las playas que más verosíblemente una fuerza expedicionaria hostil pudiese usar para el desembarco, teniendo en

cuenta el propósito de lograr un adecuado efecto de interdicción contra vehículos anfibios en la extensión de la playa, se debería contar con alrededor de 8 grupos de Artillería de Obra dotados de 27 piezas de 120 mm., cada uno, o sea habría que disponer de más de 216 piezas emplazadas de manera protegida en el área, además de otras armas actuando de modo combinado. Los emplazamientos protegidos ocultos, a su vez de encontrarse en desfilada, podrán dotarse con parapetos mimetizados en el entorno, escalonados a distancias adecuadas para que por lo menos los proyectiles de artillería naval y otra munición disparada por el adversario con trayectorias de ángulos de impacto pequeño, caigan fuera de estos emplazamientos.

Estas cantidades de piezas, aparte del efecto de interdicción de área buscado con la capacidad de masificar los fuegos, son importantes porque incluso cuando el adversario lograra neutralizar cerca del 30% de las piezas, porcentaje menor al de las baterías móviles de cañones sin retroceso múltiples, los grupos de artillería de obra, convenientemente desplegados en dispositivo disperso, tendrían probabilidades de conservar su capacidad operativa de combate. Hay que tener en cuenta que las piezas de artillería de obra de calibre 120 mm., a la vez de costar más de 15 veces menos en términos financieros que piezas convencionales de calibre homólogo, pueden ser construidas rápidamente y en gran número en nuestro medio con disponibilidad inmediata, lo cual permite un acelerado ritmo para la reposición o redespiegue de este material importante para el ejercicio de

la defensa activa. Para ello, se cuenta con decenas de lugares distribuidos por todo el territorio nacional, incluyendo algunos talleres y obradores de unidades militares, donde se encuentran también empresas de construcción y talleres de tornería, que pueden trabajar de manera coordinada.

Su calidad de pequeñas y medianas empresas distribuidas por todo el país, permite flexiblemente encargar la construcción de las piezas de artillería de obra en tiempos normales, y también poder continuar su producción aún en caso de ser inminente o consumada una agresión armada, pudiendo estas empresas incluso ser reubicadas alojándolas en refugios subterráneos, de los cuales naturales y artificiales contamos varios en el territorio.

Esta característica dispersa que se puede adoptar para el aparato logístico, permite también incentivar la construcción de las piezas en los lugares relativamente próximos donde serían emplazadas, y al mismo tiempo le confiere una gran capacidad de supervivencia frente a un devastador ataque con aeronaves o con misiles. A la fuerza hostil le significará un gran esfuerzo adquirir los múltiples blancos dispersos, ocultos y protegidos, y le será oneroso asignar numerosas misiones de ataque para batirlos efectivamente.

Para la distribución de los fuegos de la Artillería de Obra en la costa, habría que establecer la segunda barrera de fuego centrada sobre la franja de playa, pudiendo tener en cuenta la línea promedio de agua de bajamares, puesto que en nuestra costa si se produce una bajamar

excepcional, por lo general el viento será favorable en alcance en la dirección de extensión de la franja de playa, alargando los tiros en correspondencia. Si la componente principal de viento fuese a la inversa soplando hacia la costa, igualmente la profundidad del área batida en alcance permitirá impactos sobre la línea de playa, donde además del tránsito de las fuerzas de desembarco, podrá quedar material bélico y suministros del adversario. Así también permitirá cubrir con fuego la línea de dunas y las salidas de las playas para contribuir a detener o por lo menos procurar retardar el desembarco anfibio.

De acuerdo a las características de nuestras costas y según el tipo de vehículos anfibios que se requiera batir, una primera barrera de fuego podría, eventualmente por otro lado situarse en un área de aproximación a la costa un poco más aguas adentro, en la cual los vehículos de orugas o de ruedas avanzan muy lentamente impulsados por sus propulsores marinos a baja velocidad. Dependiendo del oleaje, aún los vehículos anfibios más modernos podrían permanecer alrededor de un minuto bajo el fuego efectivo más concentrado de una primera barrera, que por otra parte puede realizarse móvil o sea batiendo permanentemente a los vehículos anfibios, lanchas de asalto anfibio y lanchas de desembarco, en aproximación a la costa.

Será también importante tener en cuenta las líneas de igual profundidad, a partir de las cuales los anfibios adquieran tracción positiva con sus orugas o ruedas sobre el suelo y aceleren la marcha en avance, pudiendo el fuego concentrarse

en una única barrera que contenga estas líneas y la línea de playa.

En todos los casos, será conveniente que la barrera de fuego esté activa cuando los vehículos anfibios alcancen algunas decenas de metros al círculo de error probable, de modo de que éstos se encuentren la mayor cantidad de tiempo sometidos al fuego, con la suficiente concentración del tiro, de modo de obtener una aceptable probabilidad de impacto. Para ello hay que tener presente que el tiro simultáneo de las secciones y baterías favorecerá la concentración de impactos aún en las áreas próximas exteriores a los círculos de error probable, donde en estos círculos a su vez se concentran el cincuenta por ciento de los impactos de las piezas individuales. En un ambiente electrónico donde las comunicaciones de radiofrecuencia estarán sujetas a la interceptación e interferencia adversaria, además de delatar la posición de las defensas, se podrán emplear convenientemente comunicaciones visuales para impartir órdenes de fuego, y entre otros medios también podrán usarse las bengalas.

Los vehículos de colchón de aire que se aproximen rápidamente a la playa, podrán eventualmente ser batidos mediante barreras de fuego sucesivas, pudiendo las baterías de artillería de obra realizar fuego dividido para batir si fuera el caso diferentes tipos de blancos. También se podrían emplear proyectiles avanzados guiados externamente con laser, u otro sistema autónomo por ejemplo infrarrojo, para lograr impactos directos o muy cercanos, a causa de la gran velocidad de estos medios de colchón de aire. Por

las características de algunas de nuestras costas, con la presencia de vegetación conformada por arbustos y montes de pinos marítimos, estos medios podrán ser empleados por el adversario en los lugares más despejados que permitan una expedita progresión, y por tanto serán más fácilmente seguidos por los observadores de tiro de los grupos de artillería de obra.

Las playas que presentan barras de arena, dificultarán las operaciones de los barcos de desembarco más grandes, forzando a la fuerza hostil a emplear más intensamente los barcos anfibios ligeros y medios anfibios más pequeños, incluyendo los vehículos de colchón de aire, realizando numerosos tránsitos para desembarcar tropas y pertrechos. Estos barcos anfibios ligeros y vehículos anfibios más pequeños serán más vulnerables al fuego de las piezas de 120 mm. y a las minas antinvasión, facilitando la eficacia de la defensa costera.

Si se enfoca ahora desde el punto de vista del personal necesario para dotar los grupos de artillería de obra y los batallones de defensa costera, hay que tener en cuenta como antecedente que durante la Segunda Guerra Mundial, la Marina fue capaz de convocar más de 7000 reservistas que se presentaron voluntarios a filas, frente a una probabilidad remota que las fuerzas del Eje pudiesen realizar una incursión anfibia o un asalto anfibio de proporciones en nuestras costas. Los reservistas voluntarios que actualmente se presenten para servir al país frente a la inminencia de una operación anfibia en nuestras costas, deberán ser instruidos, adiestrados y conducidos por el personal

naval retirado que conforman las Fuerzas de Reserva de la República, que con hasta 60 años de edad, y su gran experiencia en largos años de servicio naval militar, se encuentren en condiciones de dirigir las acciones defensivas. Por su parte, el personal naval retirado con más de 60 años que forma parte de la Reserva Territorial, podrá ser asignado a funciones de Estado Mayor para asistir a planificar, coordinar, asesorar y supervisar las acciones de defensa costera, y también a cumplir con importantes funciones logísticas fundamentales para apoyar el desarrollo de estas acciones militares, en la articulación de la estrategia de resistencia.

En el presente, en el eventual caso de una elevada probabilidad de desembarco de una fuerza expedicionaria hostil, peligrando eventualmente la integridad del propio país, si pudiésemos movilizar una cantidad de efectivos voluntarios próxima a la mencionada, contando con una población sensiblemente más numerosa que la de la época referida, estaríamos en condiciones de dotar todos los grupos de artillería de obra y los batallones de defensa costera, que fuesen necesarios desplegar en las playas con mayor probabilidad de ser usadas para un desembarco anfibio en nuestras costas.

Además de los grupos de artillería de obra, es necesario tener presente que los batallones de defensa costera serán desplegados según los indicios de inteligencia para actuar mediante un sistema básico de gestión de batalla organizado con económicos componentes de uso dual, en los sitios más convenientes, y siendo de naturaleza móvil, podrán re-

desplegarse a emplazamientos previamente preparados, o actuar como unidades de maniobra, según la situación lo requiera.

Las baterías de Cañones sin Retroceso Múltiples de los batallones de defensa costera, podrán de manera relativamente más fácil, detectar, localizar, identificar, seguir y abrir fuego controlado sobre los barcos y medios anfibios hostiles que pretendan acercarse fuera de las áreas cubiertas por la artillería de obra, empleando además de sus propios sensores constituidos por cuadricópteros, los sensores costeros, entre ellos, globos aerostáticos, vehículos aéreos no tripulados de gran movilidad y también cautivos, o asimismo observadores de tiro avanzados, desplegados en puntos adecuados de la franja costera. Por su lado, a los barcos hostiles, les será difícil realizar fuego de contrabatería preciso utilizando los radares de tiro y otros sensores de a bordo cuando encontrándose los emplazamientos de los cañones múltiples sin retroceso en posiciones de tiro en desenfilada, como podría ser detrás de la línea de dunas costeras, la localización exacta de estos emplazamientos ocultos a la visión directa la deberían realizar empleando sus helicópteros o vehículos aéreos no tripulados embarcados, o por datos provistos por actividades de reconocimiento de fuerzas especiales. Además, la característica de los emplazamientos de cañones múltiples sin retroceso en posiciones preparadas en desenfilada y semienterradas en el suelo, reducirá la eficacia del tiro rasante de los cañones navales, forzando a las fuerzas hostiles a hacer uso de sus medios aé-

reos de ataque, dificultando a los mismos la adquisición de los blancos mejor camuflados y cubiertos con materiales y estructuras de protección, especialmente cuando estos medios aéreos emplean sistemas de armas dirigidas en la línea de mira.

A su vez, debería considerarse el establecimiento de los emplazamientos de Artillería de Obra necesarios para cubrir con fuego los sitios próximos que pudiesen ser más favorablemente empleados por las fuerzas hostiles como zonas de aterrizaje, utilizando grandes helicópteros o aeronaves de rotores orientables, o de descenso de paracaidistas, para el desembarco aéreo de tropas y pertrechos en un involucrimiento o asalto aéreo, con el propósito de neutralizar las defensas costeras. En este sentido, a la vez hay que considerar la importancia de interditar con fuego estas zonas de aterrizaje, ante la probabilidad de que las mismas pueden ser empleadas para un ataque de artillería transportada por los medios de aterrizaje y despegue vertical.

Asimismo, también debería emplearse Artillería de Obra para controlar las angosturas presentadas por el sistema de lagunas costeras, y pasos o abras que permitan flanquear las defensas, de modo de proveer a una protección integral de las mismas y contribuir a restringir los movimientos de componentes de la fuerza expedicionaria hostil. Es en este sentido, que conformando Áreas de Bloqueo Costeras, se podría dificultar considerablemente la progresión de una fuerza de desembarco que optase por desplazarse avanzando por la franja costera contando con el fuego naval de apo-

yo de sus unidades navales de superficie, demorando este avance y restringiendo las rutas de ataque a los medios adversarios. Estableciendo estas Áreas de Bloqueo Costeras, también se podrá facilitar el empleo de las unidades de maniobra o las reservas propias en la articulación de la defensa activa elástica, en el momento adecuado y el sitio correcto para lograr la mayor efectividad de las acciones militares.

Para facilitar el delineado de estas áreas, es posible obtener materiales de líneas de ferrocarril inoperativas, como las que tenemos extendiéndose en una dirección general paralela a la costa, hacia el este hasta Rocha, y hacia el oeste a Colonia. De las mismas, se pueden extraer cientos de miles de vigas de acero de sus rieles, las cuales se pueden cortar expeditivamente con elementos como la termita, que puede ser fabricada en nuestro medio. Estas vigas de 3 m. de longitud pueden ser clavadas y aseguradas en el suelo, formando varias hileras intercaladas, para interdictar las salidas de las playas accesibles a los vehículos anfibios de combate y otros medios de la fuerza adversaria, así como los cruces de caminos y rutas, especialmente aquellos flanqueados por montes de árboles de grandes dimensiones o de desarrollos urbanos que extiendan la eficacia de los obstáculos, contribuyendo a enlentecer y canalizar el avance de los medios adversarios, de modo de incrementar la fragmentación de las Áreas de Bloqueo Costeras. Además, con las enormes cantidades de los durmientes de las vías, es posible fabricar las cubiertas superiores en capas, para puestos de observación y

posiciones de armas de tiro directo e indirecto que pueden cubrir con su fuego los obstáculos, de modo de obtener una protección contra explosiones directas de drones de ataque, o contra explosiones próximas de Morteros 120 mm. y Artillería 155 mm. de campaña o de 127 mm. de los barcos.

Con el propósito de incrementar la efectividad de las Áreas de Bloqueo Costeras, los emplazamientos de artillería de obra deberán disponerse a diferentes ángulos, o articularlos con medios móviles de los batallones de defensa costera como los sistemas de cañones sin retroceso múltiples, de modo que el fuego cruzado aumente la concentración del fuego en un área determinada y también dificulte la progresión de las fuerzas hostiles, en la línea de playa, o pretendiendo realizar una maniobra de flanqueo aprovechando la capacidad de sus medios anfibios por superficies de agua como las lacustres en un sistema costero. Esta característica de costas donde sucesivamente están presentes un gran número de lagunas, algunas de tamaño considerable, se da también en otros países sudamericanos continuando desde el nuestro hacia el nordeste en miles de kilómetros a lo largo de la costa atlántica, así como también se verifica la presencia de accidentes geográficos, entre ellos los acantilados, que favorecen el establecimiento de Áreas de Bloqueo Costeras como concepto de la defensa costera extensible a varias regiones del continente sudamericano.

Los puentes sobre las rutas principales y rutas secundarias que permitan acceder a éstas, además de los puentes

propias para refuerzo o desplazamiento de las reservas, deberán ser igualmente preparados para su inmediata demolición en caso de ser necesario, y tanto éstos como los anteriores sitios deberán ser protegidos con armas combinadas, incluyendo minas antivehículos y artillería de obra que cubra con sus fuegos las aproximaciones y las propias estructuras o sitios de cruce, además de las más favorables zonas de aterrizaje o de descenso cercanas, e instalaciones aeroportuarias. De este modo, se podrá dificultar el asalto aéreo para la captura por sorpresa de esos sitios e infraestructuras sensibles y eventualmente obligar a los medios aéreos a desembarcar tropas y equipos más lejos de estos objetivos, forzándolos a largos desplazamientos en un área defendida donde estas fuerzas ligeras hostiles pueden quedar expuestas a las acciones defensivas.

El empleo de los Cañones sin Retroceso Múltiples, contribuirá como armas de mediano alcance y gran potencia, de rápido despliegue, al establecimiento de puntos fuertes de destrucción de blindados, a la defensa de sitios e infraestructura críticos y la interdicción de probables rutas de ataque de las fuerzas hostiles, en la conformación de las Áreas de Bloqueo Costeras. Estos puntos fuertes se establecerán con el propósito de neutralizar sus vehículos de combate blindados anfibios y eventualmente tanques medianos, los tanques pesados que hayan podido ser desembarcados, los vehículos no tripulados terrestres grandes de varias toneladas de peso, armados o de reconocimiento, los medios con sensores para detección y localización de mi-

nas o de contraminado, así como aquellos que se puedan utilizar para misiones específicas como el cruce de obstáculos y los empleados para la observación de tiro de la artillería.

La característica de los cañones sin retroceso múltiples de poder contar con disparo remoto por cable, permite la posibilidad de realizar fuego simultáneo a distancia, desde una posición cubierta alejada del arma o armas disparadas, incrementando la capacidad de supervivencia de los operadores ante la réplica de las armas de otros medios hostiles presentes en el lugar, como el fuego dirigido de artillería naval y eventualmente de la artillería de campo si ha podido ser desembarcada, o el ataque aéreo de la fuerza expedicionaria. De esta forma, también se retiene la alternativa de romper contacto rápidamente, incluso luego de haber hecho fuego con sus 12 tubos en alrededor de un minuto, y poder re-desplegarse a otras estaciones o posiciones de combate para proseguir con sus acciones defensivas.

En el mismo contexto, podrán emplearse baterías de Artillería de Obra de manera combinada con minas antinvasión, con el propósito de interdicción de desembarco en lagos, lagunas como las del sistema costero en nuestro país, y también en cursos de aguas fluviales, adecuados para el acuatizaje y despegue sin necesidad de recurrir a pistas en el caso de que las fuerzas hostiles utilicen eventualmente hidroplanos, aeronaves anfibas u otros vehículos aéreos híbridos más avanzados, con el objetivo de desembarcar grandes números de tropas y voluminoso material para apoyar

un asalto anfibio o aéreo, así como para directamente participar en un envolvimiento vertical.

Las facilidades de puertos expuestos, incluso de puertos pequeños y embarcaderos, deberán ser inutilizadas previo al comienzo de las operaciones anfibia, con el propósito de prevenir que la fuerza hostil haga uso de ellas para facilitar la descarga de pertrechos militares y suministros, de los cuales como el combustible y la munición necesitará proveerse en grandes cantidades para impulsar sus acciones ofensivas. Las grúas o guinches disponibles deberán ser desmantelados, y los muelles demolidos empleando explosivos.

Asimismo, deberán interdictarse las salidas por avenidas terrestres de estos puertos también haciendo uso de explosivos, por ejemplo mediante el derrumbe de formaciones rocosas de los cerros circundantes y procediendo a la demolición de algunos edificios próximos a los accesos del puerto.

En todos los casos, se debe proceder también a la demolición de edificios en las calles circundantes a las facilidades portuarias, de modo de prevenir o retardar la descarga de materiales aún cuando las fuerzas hostiles logren despejar y reactivar dichas facilidades.

El Grupo de Buceo de la Armada y los Ingenieros de Combate del Ejército, o sus pares de las fuerzas armadas sudamericanas, podrán coordinar acciones para realizar las demoliciones de instalaciones portuarias y de otro tipo, así como edificaciones o terreno elevado rocoso circundante con el propósito de su interdicción, en base a la especifici-

dad de función de estos cuerpos especializados, de modo de obtener resultados eficaces.

El empleo conjunto de ingenieros de combate y buzos tácticos, tendrá un efecto sinérgico en la extensiva inutilización en profundidad de las facilidades portuarias, y al realizar acciones funcionalmente complementarias será entonces más fácil asegurar que alguno de los cuerpos especializados pueda concretar a tiempo las demoliciones, que en cualquier caso sea por la destrucción de infraestructura de muelle o el derrumbamiento de edificios próximos al puerto, el resultado será la interdicción de la descarga rápida de grandes volúmenes de pertrechos y suministros, tan necesarios para consolidar una cabecera de playa y continuar con una invasión tierra adentro.

Las aproximaciones a los puertos a distancia de los mismos, dependiendo del caso evitando el riesgo al tráfico propio, podrán ser minadas con minas de influencia a efectos de dificultar el aprovechamiento de sus condiciones hidrográficas como la profundidad, para acercar medios de asalto de mayor capacidad y procurar descargarlos cerca de la costa.

En todos los casos, deberá emplazarse por lo menos un grupo de Artillería de Obra, que cubra las aproximaciones marítimas y terrestres a dichos puertos, así como la propia infraestructura crítica en la costa, de modo de prevenir la captura de la misma, batiendo las fuerzas en aproximación y también de ser necesario, hacer fuego sobre las propias instalaciones portuarias para neutralizarlas evitando su empleo por las fuerzas adversarias.

Los aeropuertos, aeródromos y tramos rectos de rutas, utilizables por las aeronaves de ala fija adversarias, deberán también ser inutilizados empleando explosivos o maquinaria para craterizarlos o levantar el pavimento, y asimismo colocando obstáculos, como por ejemplo autos viejos rellenos con escombros. Además, deberán minarse sus aproximaciones para dificultar el tránsito de maquinaria adversaria que pretenda realizar reparaciones.

Los cráteres de las pistas de aterrizaje y de los tramos de ruta que pueden improvisarse como tales, podrán ser mimetizados con el propósito de crear incertidumbre a las fuerzas hostiles en relación a sus condiciones reales, contribuyendo a dificultar el desarrollo de las operaciones anfibas.

Los batallones de defensa costera deberán contar con el transcurso del tiempo, con un pelotón o sección de sistemas aéreos y de superficie no tripulados, provistos de vehículos aéreos no tripulados medianos de alta velocidad y más de 150 km. de alcance, contando con sensores para realizar actividades de inteligencia, vigilancia, adquisición de blancos y reconocimiento. Además, estos vehículos aéreos deberán tener la capacidad de transportar varios kilos de carga con el propósito de armarlos con cargas explosivas dotadas con espoletas de impacto, de fabricación propia. Los vehículos aéreos no tripulados armados, entre otros usos, podrán ser empleados en escuadrones con el propósito de realizar acciones defensivas desde múltiples direcciones contra, por ejemplo, cruceros, destructores y fragatas, provistos de misiles y

cañones para bombardeo de costa a gran alcance empleando sus armas y municiones guiadas.

Las aeronaves no tripuladas deberán contar con sensores, como las cámaras térmicas, que hagan posible en ciertas circunstancias el vuelo nocturno o en condiciones de baja visibilidad, de modo de contribuir con las capacidades todo tiempo con las que se debe proveer a la defensa costera para desarrollar efectivamente sus acciones. Estos sensores facilitarán la detección y el proceso de adquisición de blancos también en condiciones de niebla o de humo, a la vez que podrán servir para apoyar efectivamente las misiones de búsqueda y rescate de combate durante el día y la noche.

Hay que considerar que aunque las aeronaves no tripuladas medianas puedan transportar cargas explosivas de solamente algunos kilos, el impacto múltiple simultáneo o sucesivo en breve intervalo de tiempo de varias de éstas pueden producir averías que conduzcan por lo menos al aborto de misión de una unidad de superficie del tamaño de un destructor moderno, pudiendo incluso combinar estas acciones con la de otros medios navales de asalto e interdicción. En este sentido, las aeronaves no tripuladas constituyen una importante alternativa para implementar el uso de armas combinadas en el mar, al contribuir decididamente a distraer o saturar las defensas de los medios hostiles, multiplicando de esta manera la efectividad de las acciones con medios de superficie tripulados e incrementando sus capacidades de supervivencia.

Asimismo, las aeronaves no tripuladas con mayor capacidad de carga, podrán estar armadas con bombas de mortero de 120 mm., homologando lógicamente la misma munición que la artillería de obra y de los sistemas de cañones sin retroceso múltiples, para batir los pequeños submarinos no tripulados y aquellos empleados por fuerzas especiales, cuando sean detectados próximos a la superficie.

La defensa costera podrá contar también con sistemas de superficie no tripulados, construidos con vehículos adaptados a partir de pequeñas plataformas comerciales marinas de alta velocidad, los cuales han sido empleados exitosamente en conflictos modernos, que pueden ser armados con dispositivos explosivos fabricados localmente utilizando, por ejemplo, bombas de aviación provistas de espoletas adecuadas de impacto, capaces de evolucionar también con sensores de influencia mediante tecnología desarrollada en nuestro medio y también por varios países sudamericanos. Las bombas de aviación, o contenedores construidos con materiales ligeros y perfiles adecuados, con una carga explosiva de alrededor de 80 kg., podrán ser instalados convenientemente en los pequeños medios de superficie contribuyendo a su estabilidad, con la capacidad de provocar severos daños a unidades de superficie hostiles al impactar contra su casco, o al punto de máxima aproximación cuando por ejemplo fuese de 5 m. o más cercano, siendo posible el empleo simultáneo de más de uno de estos pequeños vehículos según las características del blanco y la prioridad de su neutralización.

Provistos de sistemas de control remoto de difícil interferencia por parte del adversario, como pueden ser algunos sistemas muy direccionales, estos vehículos con un alcance de alrededor de 25 km., podrían ser empleados principalmente en acciones defensivas contra barcos de asalto anfibio o transportes que se tengan que aproximar a la costa para lanzar vehículos de combate anfibios, o contra vehículos de colchón de aire cargados con vehículos de combate blindados, tanques principales de batalla, piezas de artillería y otro material ofensivo de la fuerza expedicionaria hostil, así como eventualmente contra unidades de un grupo de acción de superficie que se aproximen a la costa para realizar bombardeo de costa empleando la munición convencional carente de guía.

Actuando combinadamente con el material y personal de la defensa costera, integrando diversos sistemas de armas, se podrá establecer el primer cinturón defensivo escalonado en profundidad, de modo de que facilitando la determinación del sitio principal de ataque, se procure demorar en lo posible las operaciones anfibias de una fuerza hostil. Por otro lado, planificando y articulando la defensa conjuntamente con el Ejército, se podría ganar un tiempo muy valioso para que éste eventualmente redesplice sus medios y continúe, o enfatice las acciones de resistencia tendientes a bloquear la fuerza de desembarco o provocar un efecto de atricción con grandes y costosas pérdidas materiales, que frustrando el éxito del ataque fuercen a llevar al adversario a una mesa de negociaciones.

Los vehículos no tripulados están evolucionando en la práctica hacia sistemas de armas autónomos letales, capaces de operar sin intervención humana durante períodos de tiempo cada vez más extendidos y en diferentes situaciones o misiones, las 24 horas del día los 7 días de la semana, que tornan el ambiente de combate más complejo donde algunos actores internacionales avanzados tecnológicamente los pueden emplear ofensivamente sin contemplaciones para con valores de carácter ético o legal en el manejo y aplicación de la fuerza. Estos medios, podrán ser independientes de las comunicaciones que hoy día constituyen una vulnerabilidad en los sistemas de armas no tripulados o tripulados y sus operadores o controladores, pudiendo seleccionar su blanco y empeñarse determinando para lograr mayor daño, el lugar más conveniente para acertar.

Los vehículos de superficie no tripulados de la fuerza invasora, alistados para la caza de minas, provistos con su propio sonar, podrán operar en conjunto con vehículos submarinos no tripulados, actuando como plataformas de despliegue y control de éstos, para realizar búsquedas de minas especialmente en áreas próximas al litoral, procurando neutralizar nuestros campos defensivos.

Los vehículos submarinos no tripulados adversarios, tendrán un elevado potencial para llevar adelante más acciones militares, como son operaciones especiales en el agua, incluyendo el despliegue de sensores para coleccionar inteligencia, y el plantado de cargas explosivas en instalaciones marítimas o en la costa.

Por estas razones, y para sacar ventaja de la suave pendiente de nuestra franja costera, que dificulta la operación de vehículos submarinos próximos a la costa, es que las minas de fondo de influencia múltiple de diseño propio, muy discretas al hundirse en el lecho del litoral costero complicando su fácil detección, constituyen un arma de enorme relación beneficio-costos, para neutralizar este tipo de medios hostiles.

Los vehículos de superficie no tripulados adversarios, podrán además servir para hacer seguimiento a barcos tanto militares como mercantes, o patrullar áreas marítimas en la imposición de un bloqueo naval, y como sistemas navales de combate realizar tareas de inteligencia, vigilancia, adquisición de blancos y reconocimiento, así como de retransmisión de comunicaciones. Eventualmente, actuarían también en el espectro electromagnético y en acciones de superficie que incluyan la protección de la fuerza expedicionaria, además de realizar misiones de búsqueda y rescate.

A su vez, algunos de los vehículos submarinos autónomos, provistos de propulsión nuclear, armados también con un dispositivo nuclear, pondrán en jaque a los grupos de batalla de portaviones de ataque y al sistema de convoyado para protección del tráfico marítimo, disputando el control de los océanos y las líneas de comunicaciones marítimas, con un elevadísimo nivel de permanencia en el área de operaciones.

Estas condiciones favorecerán el ruteo del tráfico marítimo siguiendo el contorno de la costa, para procurar la protección de aguas someras, que por su

escasa profundidad y otras características hidrográficas, restringen la operación de los medios hostiles descritos, y donde se puede desplegar un sistema de efectores y sensores que articulando la defensa costera contribuya a aumentar la navegación segura de los barcos.

El empleo combinado en el mar de todo el equipamiento de defensa, bajo el paraguas de la defensa aérea de área o como mínimo provisto de una defensa antiaérea de punto como la desarrollada anteriormente, hará posible también el establecimiento de Puntos de Tránsito y Recalada Protegidos en la costa, de manera de contribuir a asegurar los movimientos y la espera del tráfico marítimo y unidades navales, propias o amigas, en un esfuerzo para ayudar a mantener la libertad de navegación en las aguas jurisdiccionales. Mediante el empleo de artillería de obra y batallones de defensa costera, combinados con barreras de protección en el agua, se podrán proteger a corta distancia, los puntos de estrangulamiento como canales de navegación para el pasaje más seguro de los barcos, las radas de los puertos, ensenadas o bahías que puedan servir para la espera de las naves al abrigo, así como los puntos notables en la costa que sirvan de recalada en su tránsito cercano a la misma.

Esta protección podrá extenderse aguas adentro, mediante el empleo combinado de minas navales con sistemas de superficie no tripulados, con el propósito de negar las aproximaciones a esos puntos sensibles de las unidades de superficie hostiles que pretendan acercarse para procurar neutralizar transportes mercantes y unidades navales mediante el fuego

de sus misiles y cañones, con la precaución de que los campos minados de protección sean sembrados a una distancia de seguridad de la costa que permita el tránsito seguro del tráfico mercante y las unidades navales de superficie propias y amigas. A los efectos de aumentar la seguridad del tráfico propio, se podrá incluso tender barreras de protección en algunos sitios más peligrosos en el límite interior del perímetro de estos campos minados, de modo que incluso un barco propio o amigo que haya perdido el rumbo o se pueda haber quedado a la deriva por falta repentina de propulsión, quede eventualmente atrapado en la barrera sin alcanzar el área minada como ha sucedido en conflictos pasados y recientes.

Además, se podrán sembrar escalonadamente otros campos minados cercanos a los límites de profundidad mínima de operación de los submarinos tripulados, para prevenir que los mismos entren en alcance efectivo de empleo principalmente de sus torpedos y eventualmente de sus misiles antibuque. Las minas antisubmarinas podrán incluso sembrarse a mayor profundidad, por ejemplo a más de 40 m., en las probables rutas de aproximación de los submarinos hostiles, los cuales podrán ser forzados a navegar lo más lejos posible de la superficie, empleando los sistemas aéreos no tripulados, de modo de obligar su tránsito sobre los campos minados defensivos en las rutas de aproximación.

En las islas, podrán instalarse estaciones de detección mediante el empleo de sensores acústicos y magnéticos de fabricación propia ya experimentados en el agua, que incluso en algunos si-

tios podrán ser operados remotamente, las cuales contribuirán especialmente a alertar de la presencia o aproximación de submarinos hostiles.

La artillería de obra actuando sobre la superficie, posibilita el control artillero de sitios estratégicos, así como de infraestructura crítica del ambiente de batalla del litoral, y como armas anti acceso y de negación de área actuadas combinadamente con el minado naval defensivo debajo de la misma, potencia simbióticamente los efectos multiplicadores de fuerza del minado. De esta

forma, se liberan medios móviles de la defensa costera, como cañones sin retroceso múltiples y vehículos no tripulados de superficie, con posibilidad de ser construidos en nuestro país, los cuales pueden escalonadamente concentrar sus esfuerzos de combate en puntos críticos, o responder con mayor eficacia y precisión ante ataques lanzados en diferentes sitios del litoral, de manera funcional a la concepción doctrinaria de desplegar los medios en dispositivo disperso, para poder implementar desde el agua una estrategia de resistencia.



EL PRIMER CAÑONAZO

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



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

A partir de los inicios del siglo XIV se conoce que el sonido del cañón ha sido plenamente referencial en la interminable historia de las guerras. La invención de la pólvora resultó factor crucial en el surgimiento de la artillería como resorte principalísimo en la dilucidación de los conflictos y para la investigación histórica ello supone todo un interrogante pues se discute dónde y en qué fecha se produjo su hallazgo. Seguro los alquimistas chinos algo tendrán que ver y se marca el siglo IX como el momento donde surgió este vital elemento explosivo que por supuesto los árabes lo llevaron a campos europeos apareciendo el rugido de las armas de fuego en la península ibérica a partir del siglo XIII con la aparición del primitivo arcabuz. Según los investigadores el sonido del cañón como gran dominador de los campos de

batalla se escuchó por vez primera en el sitio de Niebla (Ciudad Real) impuesto por las fuerzas del Alfonso el Sabio contra los musulmanes en el temprano año de 1262. Es entonces que al tránsito de los arrolladores avances de la técnica y del continuo estallido de los conflictos armados, el cañón, al paso inexorable de los tiempos, alcanzó su clímax en el pasado siglo con los grandes eventos artilleros de Verdun, Jutlandia, Monte Casino, Leyte, Stalingrado, Berlín y tantos otros que así han quedado plasmados en la historia contemporánea.

En el continente americano los primeros sonos artilleros se dieron en la conquista del imperio azteca, entre 1519 y 1521, con el sitio y la posterior toma de Tenochtitlán, la gran urbe mexicana que para muchos historiadores era la ciudad más grande del mundo en ese entonces

con cerca de 200.000 habitantes. Con algo más de una veintena de piezas de artillería, falconetes y lombardas embarcadas en una decena de bergantines contruidos al efecto en el propio territorio, Hernán Cortes logró, luego de meses de lucha asistido por sus aliados nativos, la conquista y posterior destrucción de aquella compleja civilización indígena.

Seguramente para el Río de la Plata y su región el primer cañonazo que se escuchó se dio en un momento de total desesperación. En Octubre de 1515 aparejaba del puerto andaluz de Lepe una expedición de tres carabelas al mando del piloto mayor Juan Díaz de Solís con rumbo al sur en búsqueda del paso a la Mar del Sur, como lo estipulaban sus reales instrucciones. Luego de reconocer en forma minuciosa las costas del Brasil a partir del cabo de San Roque en adelante arribaron en febrero del siguiente año a la boca del Río de la Plata el cual fue bautizado como Mar Dulce debido a su escasa salinidad. En este menester su inicial recalada en nuestras aguas forma parte de esas páginas históricas de gran discusión pues la expedición echó anclas por primera vez en un abrigado punto de la costa norte al que se denominó Puerto de Nuestra Señora de la Candelaria, que según establecen los investigadores sería la ensenada de Maldonado, al establecer la crónica la existencia de dos islas que serían Lobos y Gorriti. Empero otros no menos importantes historiadores señalan la desembocadura del río Santa Lucía como dicho punto de desembarque e inclusive asimismo se menciona la propia bahía de Montevideo sobre cuyo Cerro se habría instalado una cruz. Lo

cierto es que posteriormente al proseguir su relevamiento navegando ya sobre el Plata superior, Solís, dejando dos de sus buques fondeados frente a la isla de San Gabriel, con la restante carabela puso proa al norte decidiendo desembarcar en un sector de la costa coloniense frente a la isla Sola en un paraje lindante con Punta Gorda situación que daría origen a un capítulo que como todo su viaje se halla cubierto de interrogantes. Según señala Orestes Araujo luego de enterrar a un tripulante llamado Martín García en esa gran isla que hoy lleva ese nombre, Solís resolvió desembarcar con un pequeño contingente de hombres en dicho sitio pleno de un tupido monte criollo donde al internarse en el terreno fueron emboscados por un gran grupo de indígenas desarrollándose una acción que ha pasado a la historia con épico tono. Así es descrito ese evento en “*Historia general de las Indias Occidentales*” del cronista Antonio de Herrera; año 1601.

“Solís que no había advertido la tréta, se adelanto en el terreno y entonces llovió sobre él y su comitiva una lluvia de flechas. Trataron entonces de hacer frente al enemigo que los estrechaba por todos lados y acometiéndolos bravamente quisieron abrirse paso entre la indiada. Recia fue la pelea. Abrumados a flechazos y pedradas los españoles vieron caer a Solís y a muchos marineros mientras Francisco del Puerto tras dura pelea y herido gravemente cayó prisionero. Los pocos sobrevivientes hicieron grandes esfuerzos para llegar a la costa a fin de tomar refugio e intentar embarcar en los botes, como mejor pudieron comenzando a remar hacia la ca-

rabela cuyos tripulantes los aguardaban sin darse cuenta de lo que sucedía pues el combate se dio en un terreno sinuoso que impedía la observación desde el buque. Apenas subieron a bordo los fugitivos aparecieron en la costa los charrúas atronando el aire con sus gritos de guerra y tomando posesión de uno de los botes lo quebraron y quemaron. Inmediatamente jugo la artillería de la carabela contra ellos pero fue inútil su auxilio porque se hallaban fuera de alcance de los proyectiles.”

Es destacable la viva polémica que desde el inicio se dio de cara al tema del cruento final de Solís y sus hombres que según la narrativa tradicional fueron pasto de la supuesta antropofagia de los charrúas. Tanto Azara, que con-

vivió años en nuestro territorio profundo como otros estudiosos contemporáneos como lo fue Daniel Vidart, señalan indefectiblemente que la etnia charrúa no conservaba memoria alguna de actos de canibalismo y que es seguro que todo ese capítulo haya sido una exageración producto de aquellos tiempos. El propio posterior relato del marinero Francisco del Puerto, efectuado tras su huida de los indígenas, no recoge nada al respecto.

Lo cierto es que aquellos cañonazos lanzados con apuro para intentar salvar a Solís y sus hombres resonaron por vez primera en nuestras aguas con angustioso tono, cuyo capítulo ha quedado registrado en las antiquísimas crónicas del Descubrimiento y la Conquista.





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

La Revista se esta editando también en versión digital,
aquellos suscriptores que la deseen recibir en este formato
informarlo a la direccion e-mail de nuestra secretaría.

LA MUJER EN ARMAS

Un asunto cuantitativo, la proporción de géneros

Por el Contralmirante (R) Daniel Héctor NÚÑEZ RODRÍGUEZ



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

Introducción

Hubo que esperar más de 30 años, desde la finalización de la SGM, para ver a la mujer ingresar en las academias militares y tener la posibilidad de convertirse en oficiales de combate. Como ejemplo, en julio de 1976, 81 mujeres fueron admitidas por primera vez en la Academia Naval de Annapolis, EUA.

En el caso del personal subalterno (enlisted), su incorporación fue mucho más tempranamente (especialmente en tareas administrativas y enfermería) o también como oficial especialista (médicos, odontólogos, etc.); los siglos XVIII, XIX y XX poseen amplios registros de su actividad.

En nuestra región, las féminas ingresan en la Escuela Naval Militar de Argentina en 2002, y en la Escuela Naval de Brasil en 2014; respecto a esta última lo hacen únicamente en el Cuerpo de Intendencia y recién en 2017 pudieron acceder a todos los cuerpos (la primer infante de marina escogió el cuerpo en 2021).

En Uruguay, durante la segunda mitad del s. XX, las FF.AA. fueron abriendo las puertas a la mujer paulatinamente; aunque en el imaginario popular parecería ser que en realidad esto se produjo cuando ingresa la primera mujer en las escuelas de formación de oficiales; en 1997 ingresaban a la Escuela Militar de Aeronáutica, al año siguiente en la Escuela Militar y finalmente, en febrero del 2000, a la Escuela Naval (ESNAL); en esta última, inicialmente con la única perspectiva de pertenecer al Cuerpo de Administración y Aprovisionamiento (CAA), pero al año ya se podía acceder a todos los Cuerpos. (Éste es el mismo año en que el Consejo de Seguridad de la ONU promulgaba la Resolución 1325 (Ref.9), marco de referencia para las políticas de integración de género en las Fuerzas Armadas y en las distintas misiones militares internacionales, la que hoy tanto está en boga).

Quien este artículo escribe desconoce la existencia de estudios previos sobre la conveniencia de la incorporación

de mujeres en la Armada a nivel del cuerpo de Oficiales (ESNAL); ninguna persona con los cuales he hablado sobre el tema, conoce o vio ninguno; pueden haber existido, de ser así, hubiera sido bueno que fueran públicos. Llamativamente fue diferente en el estadio de personal subalterno, donde el Director de Personal del momento, ordenó un Estudio de Estado Mayor (EEM) que permitiera conocer cómo y cuándo hacerlo, qué hacer y qué ocupaciones militares podrían tener. El EEM fue encargado a la Escuela de Especialidades (ESESP) y en él, también participó un Teniente de Navío (TN) de mi promoción.

Ingresé a la ESNAL en febrero de 1974 y ya entonces había mujeres en la Armada. Aunque bien es cierto que éstas eran exiguas, en general personal subalterno —algunos especialistas en personal superior—, cumpliendo tareas administrativas y eran ingresos a través de cursos de requerimientos militares “mínimos” (CP-13) del centro de formación de la marinería, la ESESP; sólo para 1992 se produjo la primera formación de personal subalterno femenino a través de los cursos básicos de formación militar CP-01, fueron 11 mujeres.

En 2011, la Revista Naval dedicó su edición Nro. 68 a la situación de las mujeres en la Defensa, y en su editorial anotaba que era “un fenómeno social de gran modernidad” y agregaba que: “En lo que todos coinciden es que las ventajas e inconvenientes de esta integración femenina no están relacionadas exclusivamente a razones de género ...” y finalmente sentencia con justicia: “Seguimos

creyendo que el pasado ayuda a comprender el presente y así recreamos la situación de mujeres que han marcado su lugar en contiendas bélicas del pasado, ya sea como protagonistas o impulsando a sus parejas masculinas”. (5)

En este camino, 13 años después, volvemos a incursionar en este asunto, propio de los Recursos Humanos, y tratando de contribuir a entender más profundamente “la cuestión femenina”, esta vez desde la necesidad de un análisis de los puestos de trabajo.

Este artículo de opinión plantea entonces, el primero de los dos temas que consideramos críticos (la cuestión cuantitativa de la mujer en la milicia); los efectos que su inclusión provocó en instituciones históricamente masculinas, en su gran mayoría sin mujeres involucradas en los frentes de combate, excepto excepcionalmente, será un desafío para un artículo futuro.

Un marco necesario para abordar esta cuestión

Desde finales del s. XX la sociedad ha comenzado a darle a la mujer la justa y necesaria igualdad con el hombre en todos los ámbitos; aunque quede camino por recorrer, el desarrollo no deja de ser prometedor. En tal sentido, las mujeres, como ciudadanas de la República, tienen el derecho, y por qué no también el deber, de ser consideradas como profesionales castrenses, a nivel de los oficiales de los cuerpos combatientes. De hecho, cuando analizamos el lugar de las mujeres en la región, la historia nos lleva

hasta su participación durante las luchas emancipadoras. La presencia femenina no solo acompañaba a las tropas en las tareas de servicios de apoyo –enfermeras, cocineras, etc.– sino también en la línea de batalla. La novela “El combate de la Tapera”, de Acevedo Díaz, nos las describe.

Más allá de una justa demanda, ciertos acontecimientos fueron determinantes para la inclusión de la mujer en este ámbito. Por ejemplo: el acceso de la mujer a un ámbito exclusivo de los hombres, donde las cuestiones de salarios y progreso en la profesión son iguales para ambos géneros (a diferencia del ámbito privado), la mayor presencia femenina en los niveles educativos terciarios y además mayor cantidad de mujeres en la población general (4), y agrego, la influencia de la presión ejercida por las Naciones Unidas, a través de la Agenda Mujeres, Paz y Seguridad (WP&S) de acuerdo a la Resolución Nro. 1325 citada, y una fuerte inclusión de las mujeres en las Fuerzas Armadas (FF.AA.) del primer mundo (mundo que interviene directa o indirectamente en conflictos armados), entre otras cuestiones sociales y demográficas propias de nuestro país.

Helena Carreiras, describe dos factores para dar cuenta de la evolución en la participación militar femenina en el mundo castrense:

1. factores político-culturales que habilitaron las condiciones contextuales necesarias para el reclutamiento femenino... cambios

vinculados al mayor reconocimiento social del rol de las mujeres, a su presencia en el mercado de trabajo y a las presiones democráticas por la igualdad y la ampliación de derechos y oportunidades de la ciudadanía.

2. transformaciones en las organizaciones militares, producto de ciertos cambios tecnológicos y de redefiniciones estratégicas y socio-organizacionales. En el marco de una mayor especialización y profesionalización, así como también la reducción en la cantidad de efectivos(2).

La mujer militar en números y proporciones

En términos generales podemos aseverar que a partir de la década de los '80 del s. XX la mujer irrumpe decididamente en las organizaciones militares en el hemisferio norte a nivel de la formación de oficiales, hasta paulatinamente acceder a todos cuerpos de combate en igualdad de condiciones.

Así es el caso, por ejemplo, de los EUA, que recién en abril de 2016, el entonces presidente Obama, abrió todas las posiciones militares a las mujeres, incluidas las unidades de combate, el porcentaje de mujeres se estableció en un 18% del total de la fuerza; en España, que desde 1988 admitió a la mujer en las FF.AA. y desde 1999 se ha regulado “su acceso a determinados Cuerpos y Escalas militares”, se exige un 13% de representación femenina.

	CANTIDAD TOTAL DE PERSONAL FF.AA.	CANTIDAD DE MUJERES	% FEMENINO
EUA	1,39 millones	250.200	18 %
Reino Unido	147.980 -153	16.680	11,2 %
Reino de España	120.810	15.585	12,9 %
Francia	203.000	30.450	15 %
Rusia	900.000	41.000	4 %
China	2,03 millones	152.250	7,5 %
Brasil	367.000	32.000	8,7 %
Argentina	78.000	9.000	12 %
Chile	75.000	14.000	18,6 %

Tabla 1. Cantidad de mujeres en las FF.AA. en países de distinto potencial militar y distintos tipos de gobierno.

En 2023, el documento EUROMIL SURVEY de la Organización Europea de Asociaciones Militares y Sindicatos sobre la Igualdad de Género / Mujeres en las FF.AA., de acuerdo a los resultados de la investigación sobre la participación de la mujer en las FF.AA. el promedio es de 13%, mientras que el más

alto registro fue en Suecia (22%) y el más bajo en Irlanda (7%).

En las postrimerías del s. XX, cuando Uruguay comienza la incorporación de las féminas en los servicios armados, no estableció ninguna regulación respecto a su cantidad, estando hoy su presencia en los siguientes números:

	CANTIDAD TOTAL DE PERSONAL FF.AA.	CANTIDAD DE MUJERES	% FEMENINO
URUGUAY	22.400	4.700	21
Ejército	15.200	2.240	14,8
Armada	4.600	1.590	34,6
Fuerza Aérea	2.600	870	33,5

Tabla 2. Cantidad de mujeres en las FF.AA. de Uruguay; la tabla incluye personal superior y subalterno.

Nótese que la Armada y la Fuerza Aérea más que duplican el porcentaje de mujeres del Ejército y es justamente esa Fuerza la que cumple mayoritariamente misiones de paz. Dato brindado por la Dirección General de Política de Defensa - MDN al 01/04/24

La mujer naval uruguaya en números y proporciones

Tomando como punto de partida el ingreso de la mujer en los cursos regulares de la Escuela Naval y de la Escuela de Especialidades (Oficiales y Marinería), ésta se halla hoy en la siguiente realidad:

PERSONAL SUPERIOR FEMENINO			
ESNAL			
AÑO	EGRESAN FEMENINO	TOTAL DE LA PROMOCIÓN	% FEMENINO DE LA TOTALIDAD DE LA PROMOCIÓN
2003	1 (Primer egreso)	16	6 %
2004	2	17	12 %
2005	1	28	4 %
2006	2	37	5 %
2007	3	34	9 %
2008	2	18	11 %
2009	4	29	14 %
2010	6	29	21 %
2011	5	16	31 %
2012	4	15	27 %
2013	2	14	14 %
2014	4	14	29 %
2015	5	18	28 %
2016	5	11	45 %
2017	1	9	11 %
2018	3	17	18 %
2019	2	19	11 %
2020	5	20	25 %
2021	7	20	35 %
2022	8	29	28 %
2023	8	24	33 %

Tabla 3. Cantidad de mujeres en la Armada, egresadas de la Escuela Naval. Datos suministrados por RECUR

PERSONAL SUBALTERNO FEMENINO				
ESESP				
AÑO	EGRESAN FEMENINO CP-01 + ESPECIALIDAD	TOTAL DE LA PROMOCIÓN	% FEMENINO DE LA TOTALIDAD DE LA PROMOCIÓN	CANTIDAD DE TANDAS EN EL AÑO
2003	5	47	11 %	1
2004	15	91	16 %	3
2005	62	175	35 %	3
2006	44	125	35 %	2
2007	38	174	22 %	3
2008	43	142	30 %	2
2009	86	253	34 %	4
2010	46	134	34 %	2
2011	0	33	0 %	1
2012	0	62	0 %	2
2013	0	155	0 %	3
2014	0	125	0 %	2
2015	0	132	0 %	2
2016	0	121	0 %	2
2017	44	249	18 %	5
2018	100	230	43 %	5
2019	100	270	37 %	3
2020	54	78	69 %	1
2021	69	152	45 %	2
2022	96	177	54 %	2
2023	99	191	52 %	2

Tabla 4. Cantidad de mujeres en la Armada, egresadas de la Escuela de Especialidades, del Curso Básico Naval Militar CP-01. Datos suministrados por RECUR

PERSONAL SUBALTERNO FEMENINO CP-13				
EESP				
AÑO	EGRESAN FEMENINO CP-13 REQUERIMIENTOS MÍNIMOS MILITARES	TOTAL DE LA PROMOCIÓN	% FEMENINO DE LA TOTALIDAD DE LA PROMOCIÓN	CANTIDAD DE CURSOS EN EL AÑO
2003	35	63	56 %	5
2004	27	47	57 %	6
2005	43	83	52 %	6
2006	45	84	54 %	6
2007	33	58	57 %	7
2008	55	81	68 %	6
2009	55	86	64 %	5
2010	99	191	52 %	9
2011	22	51	43 %	7
2012	73	157	46 %	7
2013	96	245	39 %	7
2014	124	129	96 %	6
2015	86	274	31 %	9
2016	64	164	39 %	4
2017	14	31	45 %	3
2018	19	30	63 %	4
2019	12	15	80 %	2
2020	15	17	88 %	2
2021	14	31	45 %	2
2022	11	24	46 %	3
2023	34	60	57 %	3

Tabla 5. Cantidad de mujeres Armada, egresadas de la Escuela de Especialidades a través de los cursos de Requerimientos Mínimos Militares, CP-13; el llamado “Ingreso Directo”. Datos suministrados por RECUR

	FUEMA Fuerzas de Mar		COMAN Aviación Naval		COMIM Infantería de Marina	
	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES
CANTIDAD TOTAL DE PERSONAL SUPERIOR	69 (84%)	13 (16%)	17 (89,5%)	2 (10,5%)	15 (94,5%)	1 (5,5%)
CANTIDAD TOTAL DE PERSONAL SUBALTERNO	316 (87%)	47 (13%)	117 (65,5%)	62 (34,5%)	501 (80%)	127 (20%)

	CANTIDAD DE MUJERES EN PRIMERA LINEA	
	OFICIALES	PERS. SUBALTERNO
Embarcadas en Unidades de Superficie de FUEMA	13 (100%)	31 (66%)
Designadas como tripulaciones aéreas (Pilotos, Contraalmirantes, Operadores de Sensores, etc.)	1 (50%)	0 (0%)
Brigadas / Compañías	1 (100%)	79 (62%)

Tabla 6. Dotación por Género en los 3 Comandos de Línea del Comando de la Flota al 23 Febrero 2024. Datos brindados por la Jefatura de Planes del COMFLO.

¿Es necesario establecer una proporción o cuota de géneros en las FF.AA.?

Para el lector no militar o no familiarizado con la cuestión militar esta pregunta puede resultar banal e incluso desagradable o también fuera de lugar, pero creo, que para nosotros los militares (y... sin importar el género) es un asunto a debatir, más allá de la importancia que le otorgue cada lector. Es necesario debatir sobre cualquier tema relacionado con la más extremas de las tragedias humanas, la guerra, cosa para la cual los militares se preparan.

Debemos primero, definir de qué hablamos cuando hablamos de cuota de género en las FF.AA.. Una vez concluido que políticamente era razonable abrir

las puertas a la mujer en los cuerpos de oficiales combatientes, en teoría el decisor debía responder a dos adverbios interrogativos: ¿Dónde? y ¿Cuántas?

En el caso del primero, respondería sobre la amplitud de su actuación, es decir, si sería en todos los puestos de trabajo, cuerpos y rangos o solamente en aquellos que fueran seleccionados; y en la segunda, si se aplicaría o no, porcentaje o cuota.

Desconozco si este análisis existió, tampoco conozco ningún estudio sobre puestos de trabajo que podrían ser asignados a la mujeres dentro de la Armada, excepto los resultados que depare la ejecución de la Orden General COMAR 1005.1/22 relacionada a los Requerimientos de Potencial Humano, concretamente en el análisis ocupacional y en

los estándares admisibles de eficacia y eficiencia.

Continuemos bajo la hipótesis de que este razonar hubiere correspondido; en tal caso creemos que el quid de esta cuestión se centra únicamente en los puestos de trabajo; los cuerpos y rangos no son una cuestión medular, aunque puedan debatirse cuando alguna vez se considere el segundo tema crítico (mencionado en la introducción) que no es objeto de este artículo. Al lector tampoco se le habrá pasado desapercibida la necesidad de definir qué es un puesto de combate.

Cuando hablamos de puestos de trabajo^(*), acotamos únicamente, a los puestos en la primera línea de combate. Eso sí, reconozcamos que del análisis de ocupación de los puestos de trabajo (de combate) por mujeres, necesariamente desembocaremos en la segunda interrogante; “¿cuántas?”.

En tal sentido, los tres servicios armados viven realidades diferentes. Pero si Ud. es un integrante de la Armada, fá-

cilmente discernirá que su análisis involucrará a las Fuerzas de Mar, la Aviación Naval y la Infantería de Marina, principalmente; y que el resto de los componentes de la Armada no necesitarían, en principio, pensar en cuotas.

Es muy difícil (percepción del autor) para un país que tuvo la suerte de no vivir el flagelo de la guerra en los últimos 100 años –a excepción de la guerra contra la subversión en los ‘70– encarar seriamente un asunto de cierta especificidad; sin embargo, debido a su contribución a la paz, las FF.AA. han mantenido un constante alistamiento para el combate y la posterior ejecución de operaciones en las regiones del planeta donde se han debido desplegar.

Son justamente las Misiones de Paz las que nos permiten un marco relativamente parecido a la hora de analizar los puestos de trabajo, en la línea de combate, ocupados por mujeres. ¿Cuántas mujeres integran contingentes desplegados en zonas de combate?

MISION DE PAZ	TOTAL DE EFECTIVOS	CANTIDAD TOTAL DEL CONTINGENTE P.Sup/P.Sub	PORCENTAJE PERS. FEMENINO EN EL CONTINGENTE
MFO - SINAI	41	1/8	21,95 %
MONUSCO - CONGO	748	7/40	6,28 %
UNDOF - ALTOS DEL GOLÁN	210	1/5	2,86 %
TOTAL	999	9/53	6,20 %

Tabla 7. Cantidad de mujeres desplegadas en Misiones de Paz. Dato brindado por SINOMAPA al 4/3/24.

(*) Puesto de trabajo, no solo es el lugar físico donde se desarrolla un trabajo, sino también una unidad que conlleva deberes y responsabilidades; para analizarlo se toman en cuenta los siguientes elementos: Objetivos, Resultado del trabajo, Funciones, Tareas, Acciones, Condiciones del trabajo, Riesgos, Responsabilidades y Valores Organizacionales.

Note el lector, que cuanto mayor es el riesgo y más alta la probabilidad de un combate, más disminuye la cuota femenina (en el régimen de constitución de los contingentes, en Uruguay, equivale a decir: por falta de voluntarias).

Nuestro país es un activo contribuyente de fuerzas militares para la Misiones de Paz; desde Camboya (UNTAC-1992) hasta la fecha hemos tenido una participación continua de contingentes, pero ha sido un lugar donde las mujeres se mantienen en muy baja proporción.

Carreiras anota que (como se citó en Lana Obradovic, 2015) las mujeres representaban entre 0% y 4% de los contingentes en misiones de paz, lo cual estaba lejos de reflejar las ambiciones, que en términos de integración de género, tiene la ONU (3). Dos razones, entre otras, pueden explicar esto:

1. Contrariamente a lo que sucede con países del primer mundo, nuestras FF.AA. tienden a seleccionar a los integrantes de las misiones de paz basándose en un listado de tripulantes anotados voluntariamente y no basándose en unidades operacionales (orgánicas) donde la presencia de mujeres puede mostrar nos otra proporción.

2. La existencia de la voluntad política de involucrar a mujeres, choca no solo con respetar el voluntariado sino también con la realidad social de hogares monoparentales donde la mujer (mayoritariamente) es cabeza del hogar.

Otras dos razones me gustaría agregar, ejemplificadas a través de dos historias.

En el imaginario popular, la mujer ha sido un ser humano al que se le debe respeto y cuidado; aquello de madre, hija y

esposa es (o al menos era) la imagen a proteger y a la cual el soldado pretender “volver”, una vez en combate.

La primera historia se desarrolló en la base de Muchanga, lago Alberto, Provincia de Ituri, República del Congo, la noche del 30 de junio de 2005.

Información de inteligencia había determinado una alta probabilidad de que la Base Naval Pedro Campbell fuera atacada por una fuerza guerrillera de más de 1000 hombres provenientes del sur del lago, en la desembocadura del río Similiki. El comando dedicó los días previos a mejorar sus defensas y al mejor alistamiento de la compañía fluvial (130, 120 hombres y 10 mujeres). Llegada la noche del ataque, se decidió revistar cada una de las posiciones defensivas. Una de estas, estaba constituida por un pozo de tiradores doble, ocupado por un hombre y una mujer. Cada uno de ellos tenía asignado su sector de fuego perfectamente, conocían bien sus deberes y mostraban una “dominada intranquilidad”; como todos. Al despedirse de ellos el comandante del contingente, para continuar la revista, el hombre solicitó hablarle, para lo cual salió del pozo y se alejó unos 5 pasos del mismo. El tripulante le solicitó la posibilidad de que le cambiara a la mujer, con la que compartía la posición defensiva, por un hombre. Obviamente el comandante contestó que ésta era una unidad de combate donde cada integrante debía cumplir con su deber, y el de ella, al igual que el suyo, es defender la posición por el fuego... Pero ganó la sana curiosidad, y el comandante le preguntó por qué lo solicitaba: “Señor, esta mujer es vecina mía, conozco a toda su familia y además tiene hijos,

cómo voy a poder mirarlos a la cara si ella muere... y yo no pude cuidarla”.

El Vice Almirante Bittencourt (Armada de Brasil), ya advirtió sobre esta situación, hace más de 10 años: “Verifícase que, en general, no es el comportamiento de la mujer en combate el que debe causar mayor preocupación, sino el de los hombres que están con ella y se preocupan por ella. Una mujer herida por el enemigo puede causar sentimientos en los hombres que pueden perjudicar la misión (como se citó en Grossman 1996). Una mujer herida o accidentada puede concentrar la atención de su grupo, que difícilmente la dejaría atrás (como se citó en Kemp 2007). La posibilidad de que una mujer sea tomada prisionera del enemigo también es preocupante. En el caso de un grupo de soldados prisioneros, la posibilidad de que la mujer del grupo sufra abuso sexual puede ser más soportable psicológicamente para la propia mujer (como se citó en Kristof 2003) que para los hombres que la tienen como compañera. La tensión psicológica experimentada por los hombres en esta situación, que tienen el instinto de protegerla, puede resultar insoportable.

Esa compulsión masculina para proteger a las mujeres del grupo es un hecho de la mayor importancia, que no puede dejar de ser considerado en la permanente preparación de una Fuerza Armada para la guerra”.(1)

La segunda razón, nos la cuenta una historia que deviene a partir de febrero de 2022 cuando Rusia invadió Ucrania. En Ucrania, la invasión ha visto un aumento significativo (casi una duplicación) de mujeres que sirven en las

FF.AA. (en realidad desde 2014 cuando la invasión de Crimea).

A partir de diciembre de 2021, las mujeres de ciertas profesiones (de entre 18 y 60 años y que trabajen en ciertas profesiones específicas –bibliotecarias, periodistas, músicas, veterinarias y psicólogas, entre otras profesiones–, están obligadas a registrarse para el servicio en varios roles que no son de combate) se incluyeron en los proyectos de registro, más allá que un número significativo de mujeres se han ofrecido como voluntarias.

Una odontóloga, en diálogo con periodistas, dijo que, al presentarse en la oficina de reclutamiento, le habían dicho; “Ok, estarás en la fila. Pero ahora tenemos demasiada gente”. Ella insistió en que quería ser entrenada para combatir en el frente y el reclutador le contestó: cuando la necesitemos la llamaremos, hay por ahora suficientes hombres. (7) (... ¡ellos son más baratos! y Ud. es cara, porque tiene el vientre –agregaría el autor–). Ignoro, pues el artículo no lo cuenta, el rango del reclutador, pero este hombre nos pone en la cuestión de los puestos de trabajo.

En cierta forma, Uruguay no está muy alejado de “este problema”. En enero del presente año el Ministerio de Defensa (MDN) ha iniciado un programa con el objetivo de que más mujeres participen de las misiones de paz, la ONU espera que Uruguay amplíe la presencia de mujeres ... (el porcentaje deseado, según el organismo, es de 9 %).

Hace 4 años (2020) se realizó un estudio sobre las barreras que impedían que las mujeres participaran en este tipo de misiones. El porcentaje de mujeres

que forman parte de los contingentes es de 6 %. (En realidad, ésta es la proporción en la MONUSCO).

En entrevista, el Sub-secretario de Defensa, Rivera Elgue, dijo que en Defensa Nacional la participación de la mujer se da más en aspectos administrativos o logísticos y una menor cantidad de personal femenino en roles operacionales. Pero en las misiones de paz, estos roles son fundamentales. Se implementará un proyecto que otorgue facilidades para que las mujeres concurren, particularmente aquellas que son jefas de hogar o que integran un hogar con hijos menores de doce años. El proyecto se ha enfocado en un programa de becas mediante el cual sus hijos podrán acceder a tiempo escolar extendido, con la contratación por un año de un colegio o un jardín, o actividades extracurriculares. (...y siempre y cuando otros miembros de la familia apoyen). Se materializará en 2024-2025. También está previsto implementar una reducción del tiempo de despliegue, a seis meses (a partir de 2025).

Elgue, enfatizó que: “Acá hay dos temas fundamentales. Uno es la voluntad de concurrir a la misión, que es esencial, y el segundo es que no estamos dispuestos a bajar la calidad del personal. O sea, se debe cumplir con los roles para los cuales son designados y se tiene que estar en condiciones de cumplir la misión”. (6)

Reflexiones finales

Al igual que en el editorial de 2011 citado en la Introducción, compartimos alcanzar el ideal de ver hombres y mu-

jes actuando juntos en pie de igualdad de Cuerpos y Rangos en las tareas militares ya que, como ciudadanas de la República, tienen el derecho, de acceder a la carrera militar en su más amplio espectro.

Esta afirmación no contradice otra, la necesidad de analizar cuáles son los puestos de trabajo, de primera línea de combate, que pueden admitir una proporcionalidad o cuota de mujeres.

Esta cuestión es más interpellante en los Ejércitos de tierra, que en las Fuerzas Aéreas o las Armadas; porque su inherente característica de choque (“cara a cara”) en el terreno, impone la mayor seriedad y responsabilidad profesional al tratar el tema.

Un caso interesante de estudio es el proyecto del Ejército de Noruega que creó, en 2014, la unidad “Jergentroppen”, la primera fuerza especial militar integrada únicamente por mujeres. En 2002, cuando el reclutamiento masculino era considerablemente bajo, los líderes noruegos reiniciaron las discusiones sobre la paridad entre hombres y mujeres en todos los puestos. En 2013, los responsables políticos introdujeron el servicio de reclutamiento selectivo y neutral, en cuanto al género, en sus FF.AA. Dada la baja o nula presencia de mujeres en roles de combate, los comandantes de los Comandos de Operaciones Especiales establecieron éste proyecto piloto, cuya especialidad es efectuar misiones de reconocimiento y eventualmente participar en misiones específicas que involucren población civil. “... como Afganistán, llegar a la parte femenina de la población es mucho más fácil para operativos femeninos”. (8)

Noruega es, tras Islandia, el segundo país del mundo con menor brecha entre géneros, según el Índice Global que elabora anualmente el Foro Económico Mundial, sin embargo la razón detrás de de esta nueva Unidad no es la paridad, sino la diversidad/ necesidad. Noruega es considerada pionera en la experimentación de nuevas prácticas militares.

La cuestión de analizar la imposición de una cuota femenina en las unidades de línea es un asunto a debatir y no porque quien escribe tenga la razón sino porque nuestro marco social lo demanda.

Alguien podría preguntarse: ¿Y qué hay del resto de los componentes de los servicios de apoyo? Personalmente creo que es una pregunta válida, pero para encarar si se logró un acuerdo en la cuestión que aquí se presenta.

También es interesante dejar claro que emplearnos operativamente en el extranjero es diferente que hacerlo en operaciones defensivas en nuestro propio suelo, de allí el hecho de voluntariado.

He participado en un sinnúmero de conversaciones con Oficiales masculinos y femeninos sobre este asunto o similares en relación a la mujer militar y si bien existen diversas opiniones, para la mayoría es un tema del que debería hablarse “no solo en los pasillos o las ruedas chicas”, sino a nivel oficial.

Comparto con Elgue su apreciación, en primer lugar porque nos pone en el centro de nuestro tema. Ojalá, podamos decir junto a él, algún día, “no incorporamos mujeres porque necesitemos más soldados, sino porque necesitamos a los mejores, independientemente de quiénes sean”.

Bibliografía

(1) Bittencourt, A. (2011). La mulher militar na Marinha do Brasil. Revista Marítima Brasileira Vol. 131, (Nro. 03/01). pp 67-74.

(2) Carreiras, H. (2018) La integración de género en las Fuerzas Armadas. Condicionamientos y perspectivas. Nueva Sociedad, Nov-Dic (Nro. 278), pp. Recuperado de: <https://nuso.org/articulo/la-integracion-de-genero-en-las-fuerzas-armadas/>

(3) *Ibídem*, Carreiras

(4) Censo 2023. El Instituto Nacional de Estadística, presenta los resultados preliminares... La población preliminar estimada según el Censo 2023, es 3.444.263 personas, donde el 48% corresponde a hombres y el 52% a mujeres. La tasa de crecimiento intercensal estimada es del 1%.

(5) Editorial. (Dic 2011). Revista Naval. Edición Nro. 68, pp.

(6) Elgue, R. (20 de diciembre de 2023) Ministerio de Defensa busca mayor participación de mujeres en misiones de paz. La Mañana. Recuperado de: <https://www.xn--lamaana-7za.uy/politica/ministerio-de-defensa-busca-mayor-participacion-de-mujeres-en-misiones-de-paz/>

(7) Mujeres en las fuerzas militares ucranianas. (2024). Wikipedia Recuperado de: https://en-m-wikipedia-org.translate.google/wiki/Women_in_the_Ukrainian_military?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=sc

(8) Purcell, A. (28 de diciembre 2023). Las Fuerzas Especiales Femeninas de Noruega. Gry Dynamics. Recuperado de: https://greydynamics-com.translate.google/jegertroppen-norways-hunter-troop/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=sc

Referencias

(A) CEPAL. (2023). Cepalstat - Uruguay. Recuperado de: <https://statistics.cepal.org/portal/cepalstat/perfil-nacional.html?theme=1&country=ury&lang=es>

(B) Drucker. P. (1969) El Ejecutivo Eficaz. p.24 Ed. Debolsillo. Bs.As.

(C) Europapress (8 de marzo 2023). 35 años de la mujer en la FF.AA. España. Recuperado de: <https://www.europapress.es/nacional/noticia-treinta-cinco-anos-mujer-fuerzas-armadas-13-representacion-dos-mujeres-generalato-20230308165205.html>

(D) Grossman, D. (1996) On Killing: The Psychological Cost of Learning to Kill in War and Society. Back Bay Books.

(E) Kemp, M. (2007). Woman in the Military Service, *Femme Fatale*, Isis International. Reporta, inclusive, que soldados australianos se niegan a llevar mujeres militares en misiones de reconocimiento y operaciones especiales.

(F) Kristof, N. (2003). A Woman's Place, *New York Times*, abril 2003. Cita la opinión de una oficial de los EUA, prisionera durante la guerra en Irak, después de la queda do helicóptero que la transportaba, en 1991, de que: "en la jerarquía de las cosas ruins que me estaban pasando, aquello (poder ser molestada sexualmente) estaba bien abajo en mi lista".

(G) Center for Military Readiness / Women in Combat, Observa que algunos militares americanos de sexo masculino, cuando fueron prisioneros de guerra, sufrieron tortura física, pero no hay registro de abuso sexual por el enemigo. El propio sitio registra el estupro sufrido por una americana en Irak, cuando estaba inconsciente, verificado en examen médico después de su liberación. Cabe, entonces, observar que es difícil precisar que los hombres prisioneros no fueran abusados sexualmente por otros hombres,

pero creo que existe la posibilidad que omitieran esa información, por una cuestión de honra. Lawrence de Arabia, en su libro "Los Siete Pilares da Sabiduría", tuvo el coraje de relatar su experiencia en la Primera Guerra Mundial, a pesar de estar en una misión de espionaje y no exactamente en situación de prisionero de guerra. 12 Por otro lado, es también probable que se evite rendir a una mujer.

(H) Obradovic, L. (2016). *Gender Integration in Nato Military Forces*. New York, EUA: Routledge

(I) Miller, W. I. (2005). *El misterio del coraje: un ensayo sobre la valentía, el miedo, la vergüenza y el honor*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Sudamericana.

(J) Ministerio de Defensa del Reino Unido. (2022). *Estadística bianual de la diversidad en las FF.AA. del R.U.*. Recuperado de: <https://www.gov.uk/government/statistics/uk-armed-forces-biannual-diversity-statistics-october-2022/uk-armed-forces-biannual-diversity-statistics-1-october-2022>

(K) NN.UU. Departamento de Asuntos Políticos y Consolidación de la Paz. *Perspectivas: la agenda WP&S de la ONU* Recuperado de: <https://dppa.un.org/es/women-peace-and-security>

(L) NN.UU. Consejo de Seguridad. (31 de octubre del 2000). Resolución 1325, aprobada en forma unánime. Recuperado de: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2006/1759.pdf>

(M) Statista (2023) *Distribución de Oficiales por genero en las FF.AA. de los EUA*. Recuperado de: <https://www.statista.com/statistics/214875/share-of-commissioned-officers-in-the-us-military-by-gender-and-branch/>

(N) Statista (2024) *Nro. de Personal de las FF.AA. en el RU desde 2012 a 2023 por genero*. Recuperado de: <https://www.statista.com/statistics/579732/strength-of-uk-armed-forces-by-gender/>

EL CASO DEL “VIARSA 1”

Por el Capitán de Navío (R) Jorge BERCIANOS

Este caso merece especial destaque y atención, por cuanto constituye un ejemplo de la errónea aplicación del Derecho del Mar, por la difusión internacional que el mismo tuvo, y por la resolución final de la Justicia australiana.

El “VIARSA 1” pertenecía a los armadores gallegos Vidal Armadores S.A., integrando una pequeña flota de longliners (palangreros) afectados a la pesca de la merluza negra entre los que se encontraba también el “Arvisa”, el “Carran” y el “Dorita”, todos ellos con bandera uruguaya, representados ante la DINARA en Montevideo por un Sr. de apellido Pazos, de la Empresa “Navalmar SA”.

El “VIARSA 1” tenía una tripulación mixta, compuesta por españoles, chilenos y uruguayos, llevando abordo a un Observador de la DINARA. El buque tenía bandera uruguaya y estaba bajo el mando de un Capitán uruguayo.

El «ViarSA I» figura dentro de los barcos con permiso de pesca «D», que por el artículo 16 del Decreto 149/997 del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, está autorizado a operar exclusivamente fuera de aguas jurisdiccionales uruguayas y de la zona del tratado del Río de la Plata.

El caso se inicia con la detección por parte de un buque patrulla australiano (Aurora Australis), el 7 de Agosto de 2003 de algunas boyas al garete identificadas como pertenecientes al VIARSA 1, dentro de las 200 millas del archipiélago Heard & McDonalds (perteneciente a Australia),

lo cual indicaba que el buque había estado en esa posición geográfica, pero no constituía una prueba fehaciente de que hubiera estado pescando.

El Viarsa fue localizado por el patrullero Southern Supporter el jueves 7 de agosto dentro de la zona de pesca australiana adyacente a las Islas Heard & McDonald, 4000 km al suroeste del continente australiano (pero ya afuera de las 200 millas) y luego de ser instado a informar acerca de sus acciones el pesquero se dio a la fuga. Esto dio origen a una extensa cacería que se prolongó por más de 21 días, constituyendo todo un record para las persecuciones de barcos pesqueros ilegales en Australia.

Respecto a lo que atiene al Derecho Internacional Marítimo hay 2 aspectos que merecen especial atención:

- Para que un territorio (isla) genere una ZEE de 200 millas náuticas, debe estar habitado, lo que no ocurre en ese caso en particular, por lo que el VIARSA 1 no estaría en infracción.

- Para que una persecución de un buque en infracción sea válida, esta debe iniciarse con la detección (por medios visuales o electrónicos) del buque cometiendo la infracción, y en ese caso, puede continuarse (en forma ininterrumpida) manteniendo el contacto hasta llegar a la ZEE de otro Estado (navegando en aguas internacionales, o sea en alta Mar).- Esto se denomina “hot pursuit” (persecución en caliente).- En el caso analizado, la persecución se inició ya en Alta Mar, bajo la

presunción de que el buque habría estado pescando antes dentro de la supuesta ZEE.

- A favor de esta presunción está la desconexión del VMS por parte del pesquero y el tapado con pintura de su identificación.

El 28 de agosto de 2003 se produjo la detención en Alta Mar por parte de buques de Australia (Southern Supporter), con el apoyo de Sudáfrica (SA Agulhas) y autoridades inglesas de las Islas Malvinas/Falklands, arrestaron ayer al buque pesquero Viarsa 1. El barco transportaba 85 toneladas de merluza negra de un valor de 1 millón de euros, huía desde el 7 de agosto, cuando fue sorprendido cerca de las islas australianas Heard & Mc Donald en el Océano Índico. En un primer momento se dudó de la identidad de la embarcación porque el nombre de la nave había sido borrado con pintura, pero luego la misma tripulación del pesquero sacó la pintura que cubría la identificación del barco, con lo cual se develó el número y puerto de registro.- El buque fue abordado por parte de un dotación de presa y parte de su tripulación fue trasbordada a un buque sudafricano.

La dotación de presa ingresó al camarote del observador de la DINARA y requisó la PC del mismo, incautando la supuesta “prueba” de la infracción, y trasladándola a bordo del buque

australiano para ser entregada a la justicia competente.

El VIARSA 1 fue capturado y se procedió a trasladar el mismo al puerto australiano de Fremantle, a efectos de iniciar el juicio correspondiente, deteniendo en principio a toda la tripulación.- Posteriormente casi toda la tripulación fue liberada y trasladada a Montevideo, con la excepción del Capitán, el Patrón de Pesca y el 2º Patrón, que debieron permanecer en territorio australiano hasta finalizar el juicio.

El juicio se llevó a cabo en la ciudad de Perth y se prolongó por más de 2 años, al cabo de los cuales la justicia australiana falló a favor del buque pesquero por falta de pruebas, al haber alegado la defensa que las pruebas podían haberse manipulado por parte de los captores al haber incautado y retirado el laptop del camarote del observador.- Para que la prueba hubiera tenido validez deberían haber precintado el camarote (con el laptop incluido, y éste sólo habría podido ser abierto por el juez).

Este caso costó mucho dinero al Estado australiano – más de 8 millones de dólares. La Fiscalía australiana tras el resultado negativo del primer juicio pidió la repetición meses después y lo volvió a perder. Y provocó, como no podía ser de otra manera en un país serio como Australia, la inmediata dimisión de su Ministro de Pesca.



“EL QUE DOMINA EL MAR, DOMINA TODAS LAS COSAS”.

TEMISTOCLES, V A.C.

“CUANDO PARA NINGUNO DE NUESTROS COMPATRIOTAS EL MAR SEA UNA INCOGNITA O UN SIMPLE CAMINO SIN POLVO Y SIN BARRO PARA SALIR DEL PAÍS O VOLVER A ÉL, CUANDO UNA SELECTA JUVENTUD SE EDUQUE EN EL MAR Y PARA EL MAR, CUANDO ESTE SEA DE TODOS CONOCIDO, ENTONCES NO SE PONDRÁ POR CIERTO EN DUDA LA NECESIDAD DE UNA MARINA MILITAR, ENTONCES TODOS COMPRENDERÁN QUE DEBIDO A LA FALTA DE ALGUNOS BUQUES HEMOS ESTADO LIMITANDO NUESTRA SOBERANÍA AL PEDAZO DE TIERRA FIRME QUE OCUPAMOS”.

***CAPITAN DE NAVIO
FRANCISCO P. MIRANDA***

