

REVISTA NAVAL

ABRIL



2015

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL
PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXVI N° 77

ISSN 0797 - 1222

ABRIL 2015

DIRECTOR

CN (CG) Gustavo VANZINI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (CG) Aldo FRANCESCOLO

CN (CG) Italo M. SORRENTI

CN (CG) Jorge SARAVIA

CN (CAA) Javier BESIO

CN (CG) Enrique ALBORNOZ

CN (CAA) Gustavo ALEIZÓN

CN (CG) Diego GROLERO

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Prof. Yuri GRAMAJO

SECRETARIO DE REDACCIÓN

SOP (ADM) Jorge REY

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo, R.O. del Uruguay
Tels.: (598) 2908 71 29 - 2908 66 85 - Fax: (598) 2922 08 56

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

Nuestra portada: La foto de portada fue tomada por un B-25 de la Fuerza Aérea Uruguaya, mientras sobrevolaba la dramática escena que se desarrollaba sobre las restingas del Banco Inglés, donde se encontraba encallado el pesquero ISLA DE FLORES, al mediodía del sábado 7 de Agosto de 1954. Encaramados al palo del semi sumergido casco del buque, se observan a tres naufragos; los pescadores Julio Casal y Julio Dotto, y sobre cubierta el alférez de navío Américo Noble, a la postre únicos supervivientes del siniestro. Esta toma fotográfica dio la vuelta al mundo y fue publicada en diversos medios periodísticos nacionales y extranjeros; entre estos, la prestigiosa revista estadounidense LIFE, donde fue tapa.

ÍNDICE

<i>A nuestros lectores</i>	7
<i>Tragedia del “Isla de Flores”</i> Capitán de Navío (CG) Eduardo ULERY	9
<i>El puerto de aguas profundas</i> Edison GONZÁLEZ LAPEYRE	13
<i>La Primera Guerra Mundial en la óptica de Juan Zorrilla de San Martín</i> Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN	23
<i>El multipolarismo global y la reforma del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas</i> Doctor Jorge RIQUELME RIVERA	29
<i>Crimea y la herencia del Almirante Gorshkov</i> Licenciado Luis Fernando FURLAN	35
<i>La criptografía en la Guerra del Pacífico</i> Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN	53
<i>Gran Canal de Nicaragua</i> Capitán de Fragata (CG) Esteban FASANA Capitán de Fragata (CG) Víctor RUIZ	63
<i>A 15 años de la Resolución ONU 1325:</i> <i>Contribución de las Fuerzas Armadas uruguayas a las Misiones de Paz</i> Escribana Rosario Rodríguez Doctora Carina de los Santos	73
<i>Otro misterio guardan las aguas del Plata</i> Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN	79
<i>Réquiem por Moby Dick</i> Capitán de Fragata (R), Capitán Mercante Luis M. PERROTTA VIERA ...	83
<i>La actividad mercante en la cuenca del Plata</i> Licenciada Ana María MUSICÓ ASCHIERO	85
<i>Un Califato en Medio Oriente</i> Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS	95

A NUESTROS LECTORES

Reanudamos el contacto con nuestros lectores luego de no haber publicado la última edición de 2014, motivado por los requerimientos de trabajo que tenían las imprentas debido a los procesos electorarios.

Analistas de gran enjundia han opinado en nuestras páginas, acerca de las obras marítimas mayores que se han planificado o ejecutado en nuestro país. Así fue en el pasado la *Boya Petrolera* en José Ignacio y el *Puente Colonia Buenos Aires* para resaltar las más importantes. En todos los casos su repercusión ha sido resonante y sus opiniones han colaborado en la toma de decisiones. Hoy, uno de los compatriotas que más conoce sobre lo marítimo, emite su opinión sobre una obra que ha estado en los titulares en los últimos años y nos referimos al *Puerto de Aguas Profundas*.

Si algo se ha mantenido constante en la historia contemporánea del mundo, han sido los cambios geopolíticos experimentados en las regiones y los países. Esto no se ha visto reflejado en la constitución y el funcionamiento del Consejo De Seguridad, órgano supremo de las Naciones Unidas. Incluimos en este número la opinión de un catedrático chileno refiriéndose a este trascendental asunto.

Hemos sido espectadores de un fenómeno político que ha llamado nuestra atención con asombro y muchas veces con horror. Nos referimos al Estado Islámico y su accionar reiteradamente terrorista. Junto con todo esto han regresado desde la historia términos olvidados como califato, sultanato, emiratos y más, que en un argumentado artículo, uno de nuestros habituales colaboradores, intenta aclarar.

El estudio de los hechos históricos no solamente nos produce un placer intelectual sino que fundamentalmente nos provee de lecciones invaluableles en su proyección futura. La conocida como *Tragedia del Isla de Flores*, muestra a nuestra Armada en un excelente momento en su constitución material y en el entrenamiento de su personal para la guerra convencional de esa época. Sin embargo debió enfrentar una muy complicada operación de rescate y salvamento para lo cual no estaba preparada, con desgraciadas consecuencias.

Todo conflicto bélico es de características multicausales y siempre con el pasado como impulsor de los mismos. La situación de tensión que se vive en Ucrania está fuertemente enganchada con lo que ha sido la historia de la península de Crimea, cuyo desarrollo incluimos en este número.

La proyectada construcción de un canal interoceánico en Nicaragua, ha promovido desde su anuncio público, severas reacciones sobre sus implicancias políticas, económicas y militares. Dos alumnos de la Escuela de Guerra Naval analizan el tema para que formemos nuestra propia opinión.

La criptografía, arma militar de trascendental importancia en la guerra y que se dice ha causado más bajas y salvado más vidas que cualquier otro armamento, ha sido usada desde los amaneceres de la historia. Presentamos su desarrollo a lo largo de los tiempos enfocándonos en especial en la Guerra del Pacífico.

El Río de la Plata ha sido escenario de grandes tragedias muchas de ellas rodeadas de un oscuro misterio. La que incluimos en esta edición, por razones políti-

cas de la época, ha tenido muy escasa difusión.

Nuestra Revista ha estado carente en publicar sobre asuntos referidos a la ecología marítima. Iniciamos hoy el tratamiento del tema con un artículo referido a la depredación de las ballenas y la inoperancia de las leyes internacionales en su protección.

El estudio de las guerras ha sido siempre materia de historiadores, militares y

políticos. No obstante, uno de los más grandes bardos uruguayos, nos cuenta sobre sus vaticinios de la Primera Guerra Mundial, en una hermosa página.

En el mes de la mujer, que conmemora un luctuoso hecho, publicamos un artículo sobre la importancia de las mujeres en las misiones de paz, como homenaje a todas ellas.

Feliz reencuentro con nuestros lectores.

La Redacción



TRAGEDIA DEL “ISLA DE FLORES”

Capitán de Navío (CG) Eduardo ULERY
eulery@hotmail.com



Ascendió a su actual jerarquía el 1ero de febrero de 2004. Es diplomado de Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval de nuestro país así como de la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina. Participó del Debate Nacional sobre Defensa que tuvo lugar en el año 2006, organizado por el Ministerio de Defensa Nacional en conjunto con la Universidad de la República, con apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Elaboró las ponencias sobre “Fuerzas Armadas, Componente Militar de la Defensa” y “Los Recursos Humanos en las Fuerzas Armadas” en la instancia denominada “Aportes para una Ley de Defensa Nacional”. Posee una Maestría en Estabilización y Reconstrucción en ambientes Post Conflicto, obtenida en la Naval Postgraduate School de Monterey, California, EEUU. Asimismo es Diplomado en Seguridad y Contraterrorismo por el George C. Marshall European Center for Security Studies de Garmish-Partenkirchen, Alemania. Sirvió como Comandante de Sector, Jefe de Estado Mayor y posteriormente como Comandante de la Fuerza de Monitores de la Misión Política Especial de las Naciones Unidas en Nepal por seis períodos consecutivos. Representó a la Armada con su ponencia en el ciclo de conferencias denominado “Puerto de Aguas Profundas, ¿Si o No?”, organizado por la Liga Marítima Uruguaya, siendo asesor del Sr. Subsecretario de Defensa Nacional en dicha materia. Fue Jefe de la División Política Naval y Estrategia del Estado Mayor General de la Armada y actualmente es el Director de Planificación Estratégica del Estado Mayor de la Defensa.

Más de cincuenta años nos separan de una tragedia que conmocionó no solo a los ciudadanos de Montevideo, sino principalmente a la oficialidad de la Armada Nacional.

Parece que el tiempo no hubiese pasado, o más bien, que ha pasado en vano.

En la década del '50, la Armada había incorporado recientemente los destructores escolta Uruguay y Artigas, además de otro material flotante y aeronaval. Eran medios que hasta hacía poco tiempo habían estado sometidos al rigor de la Segunda Guerra Mundial, y por tanto, su grado

de sofisticación y operatividad aún se mantenía vigente.

Las tripulaciones, tanto los oficiales como la marinería, poseían un muy buen nivel de adiestramiento, producto de las actualizaciones periódicas que los mismos realizaban en el exterior, cada vez que los destructores viajaban a los EEUU para efectivizar los mantenimientos requeridos, como parte del acuerdo que hizo posible la incorporación de los mismos a nuestra flota.

Por consiguiente, existían en aquella época medios actualizados, bien manteni-

dos y alistados así como tripulaciones adiestradas, todo lo cual confluía en un elevado grado de motivación personal y profesional, puesta al servicio de la Armada, y por ende del país.

El contexto de la posguerra bajo los parámetros de la Guerra Fría, hizo que nuestra Armada se preparara para operar precisamente en un ambiente de “guerra”. Personal y medios se articularon para ello y entonces surgieron las operaciones UNITAS con la Armada de los EEUU y otras del continente, así como también ejercicios bilaterales con los países vecinos.

Nunca faltaron en dichos ejercicios las menciones elogiosas al desempeño de nuestros buques, aeronaves y tripulaciones. Era la “garra charrúa” operando con medios y procedimientos de Armadas desarrolladas.

Sin embargo, la realidad nacional indicaba que la respuesta a una guerra convencional no era todo lo que precisamente nuestro país iba a requerir de nuestra Armada. Situaciones menos complejas, aunque por cierto, muy dramáticas y tangibles, serían la medida con la cual nuestros ciudadanos y los mismos oficiales navales, medirían tanto el valor y la eficiencia de nuestras tripulaciones, como la adecuación de los medios disponibles.

Por ser la entidad principal del Estado en el ámbito marítimo, por ser la presencia del mismo en los espacios marítimos bajo su jurisdicción, por estar organizada y disciplinada en valores como la lealtad, el valor, la abnegación y el fiel cumplimiento del deber, la Armada es quien ha debido y deberá siempre articular sus medios, para que a través de tareas de la más diversa índole, se materialicen los fines de nuestro país en el mar.

La tragedia del “Isla de Flores” de agosto de 1954 marcó un hito para la Armada en materia de articulación de medios y fi-

nes. El arrojó de las tripulaciones que actuaron en el rescate del malogrado pesquero, puso en evidencia los valores antes mencionados, al extremo de haberse ofrendado la vida de jóvenes oficiales y marinería, en pos de salvar la de semejantes identificados con una misma causa: servir en el mar.

Por ello, no fue falta de valor lo que imposibilitó el éxito de la misión, sino la adecuación de los medios. Buques y embarcaciones muy bien tripuladas y operadas con los procedimientos más actualizados en caso de guerra, no fueron suficientes para sortear una situación que, aunque riesgosa, no podía compararse con un conflicto bélico.

Es que cada tarea exige un determinado tipo de medio y una preparación específica, por simple que aquella parezca. Tal vez faltó visión institucional. Una que en forma oportuna hubiese vislumbrado los posibles escenarios de actuación de nuestra Armada, muchos de los cuales estarían algo alejados de los conflictos bélicos tradicionales y más asociados a tareas subsidiarias o “domésticas”, tanto en la preservación de nuestros intereses en los espacios marítimos bajo jurisdicción, como en apoyo a nuestros ciudadanos. Ya que cuando las personas están en peligro, la reacción natural es buscar en la fuerza organizada, equipada, adiestrada y disciplinada con recursos aportados por la sociedad, la respuesta que haga frente a la adversidad, resuelva el problema y devuelva la tranquilidad que existía antes de la situación adversa.

Lo cierto es que en ocasión del naufragio del “Isla de Flores”, la Armada respondió en forma oportuna y su personal lo hizo con valor. Pero la realidad indicó que destructores diseñados para la guerra en la amplitud de la alta mar, ya sea en espacio

como en profundidad, no eran lo más adecuado para batirse contra un temporal desatado en una zona del Río de la Plata caracterizada por bajofondos y canales, lo que provocó junto al viento fuerte reinante, que el espejo de agua se arbolase de tal forma, que hizo casi imposible el gobierno seguro de cualquier embarcación.

La amenazante presencia del Banco Inglés cobró su víctima en el “Isla de Flores”, a lo que casi se suma el Destructor Uruguay. Pero junto a ellos, se llevó la vida de pescadores y marinos militares, cualquiera de ellos con muy buena preparación para la tarea específica para la cual habían sido preparados. Pero ninguno de ellos dotado de los medios adecuados que pudieran haber hecho posible revertir el desenlace de la tragedia.

A más de cincuenta años, el contexto es diferente, pero las necesidades de articular medios y fines; en otras palabras, de adecuar medios a tareas encomendadas para el bien común de nuestros ciudadanos, son las mismas. Y ello parece ser una asignatura pendiente para la Armada y el país, que padecerá las mismas inclemencias meteorológicas que más o menos podrán preverse, pero que requerirán de medios y tripulantes preparados adecuadamente para enfrentar similares contingencias.

Todo ello habiendo aumentado en importancia los roles de la Armada, ante las responsabilidades asumidas internacionalmente por nuestro país sobre nuevos y extendidos espacios marítimos, tanto en materia de soberanía, como en derechos de jurisdicción, explotación de recursos, seguridad y operaciones de búsqueda y rescate.

El crecimiento del tráfico marítimo en los espacios bajo jurisdicción, no sólo nos demanda mayor y mejor presencia real y virtual en los mismos, sino que también

aumenta su congestión y por ende, el riesgo de accidentes, pudiendo repetirse escenarios como el ocurrido en agosto de 1954 en el Banco Inglés con el “Isla de Flores”.

Si a ello le sumamos la irrupción de las llamadas “nuevas amenazas” o más precisamente “actuales amenazas” tenemos una variada gama de acciones que pueden ocurrir en el mar o desde el mar, sobre las cuales la Armada estará llamada a prevenir y actuar, muchas de las cuales podrán derivar en una operación de búsqueda y rescate. No hay que olvidar que este tipo de operación, así como cualquier otra acción naval en los espacios marítimos de interés, constituye un acto manifiesto de soberanía, tan cara a los intereses nacionales.

Puede preverse un incremento en las tareas no militares a desarrollar por la Armada, como ya pareció serlo en agosto de 1954. La diferencia es que hoy día, su mayor ocurrencia parece el escenario posible, para lo cual hay que vislumbrar la articulación de medios y fines para no volver a vivir otro agosto de 1954. Hoy la sociedad requiere más acción, más soluciones en menor tiempo y la Armada no puede estar ajena a ello y no puede permitirse fallar. Deberán preverse y exigirse los medios adecuados para un sinnúmero de tareas subsidiarias, muchas de las cuales la Armada ya desarrolla, debiendo tener en el horizonte cercano, el desafío que representarán las plataformas de prospección petrolera a instalarse en poco tiempo en nuestros espacios marítimos. Las mismas requerirán apoyo a la prospección, investigación científica y oceanográfica, seguridad, búsqueda y rescate, apoyo logístico, todo lo cual necesitará de buques, aviones navales y tripulaciones adecuadas y adiestradas a los efectos.

Ante un contexto de restricciones presupuestales, existen sin embargo solu-

ciones alternativas a la fórmula de tener un medio adecuado para una tarea específica. Es el caso de buques y aeronaves multipropósito, como son los patrulleros de alta mar y aeronaves versátiles, capaces de satisfacer requerimientos diferentes a un menor costo. De todos modos, siempre habrá que contar con medios un tanto variados, al menos según las condiciones de meteorología y espacio en el que vayan a operar, como lo exigía la tragedia del “Isla de Flores”. Por lo tanto implicará buques aptos para el mar, como para los ríos.

Como corolario de la articulación de medios y fines, se destaca la necesidad – hoy en proceso de ejecución- de instalar un centro único para la concentración de toda la información atinente a nuestros espacios marítimos y de interés, que hará posible al Comandante y a otros mandos subordinados con responsabilidades en el mar, conocer mejor el entorno marítimo, posibilitando una mejor toma de decisiones y contribuyendo de esta forma a incrementar el control funcional del mar; entendiéndose como tal, que el órgano del Estado en el mar, es decir la Armada Nacional, esté presente física y virtualmente en los espacios marítimos para que los diversos actores que lo utilizan, observen las leyes y reglas que nuestro país se ha dado para dichos espacios. Es hacer que las cosas en el mar ocurran como deban ocurrir; en este caso, como el Uruguay lo disponga, siempre sujeto al dere-

cho internacional y a las normas locales a la luz de los intereses marítimos nacionales.

Se podrán hacer incorporaciones desde el exterior para el caso de buques de mayor porte y de aeronaves, pero hay razones para explorar la construcción de embarcaciones más pequeñas, ya sea patrulleros u otros para la búsqueda y rescate. La Armada Nacional ya viene adquiriendo probada experiencia en construcción naval para terceros y bien podría volcarse a hacerlo para sí misma. El adiestramiento de tripulaciones fue, es y será esencial; algo que la Armada siempre le ha dado prioridad, tanto en el país como enviando su personal al exterior. En la actualidad, existen varios países que vienen ofreciendo programas de cooperación para la enseñanza y el adiestramiento del personal naval, algo con lo que nuestra Armada se ha visto beneficiada.

Para que el tiempo que ya pasó, no nos sorprenda hoy día con episodios previsibles, hagamos que el tiempo no haya pasado en vano. La articulación de medios y fines que permita operar medios adecuados para las tareas del actual contexto marítimo, hará posible que la Armada Nacional, pueda ofrecer a nuestros ciudadanos el valor de sus tripulaciones en los espacios marítimos, ante situaciones en las que se demandará la acción de la fuerza organizada, equipada, adiestrada y disciplinada que la hora requiere.



EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

Edison GONZÁLEZ LAPEYRE

eldefe@adinet.com.uy



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

1. INTRODUCCIÓN

El análisis de la eventual construcción de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha se ha efectuado desde hace largo tiempo.

En lo que me es personal, me introduje en el estudio de este tema en el año 1967, cuando me desempeñaba como profesor de Derecho Internacional en la Escuela de Guerra Naval, en el curso de Estado Mayor.

En esas circunstancias, el Director de ese Instituto, que era el Capitán de Navío Camps, convocó al Ingeniero Yamandú Canosa, al Ingeniero Giribaldi, al Dr. José Claudio Williman y al autor de este trabajo, para que formulásemos ideas respecto a la construcción de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Cumpliendo ese cometido, se presentaron distintas ideas al respecto que luego fueron publicadas por la Escuela de Guerra Naval.

Personalmente, sostuve que sólo veía viable un emprendimiento de esa naturaleza, como un puerto de los países de la Cuenca del Plata, en un régimen de zona franca o similar.

Hice hincapié en ese condicionamiento en razón de considerar que ese era el instrumento indispensable para captar las cargas necesarias para justificar la enorme inversión que un proyecto de esa naturaleza requería.

Curiosamente, dos años más tarde, al firmarse el Tratado de Brasilia o Tratado de la Cuenca del Plata, esa idea tuvo un marco jurídico internacional entre los países que podían participar de un proyecto de esa naturaleza.

A mediados de la década de los 90, cuando se promovieron algunos proyectos dirigidos a construir un puerto de aguas profundas en La Paloma, tomé contacto con un especialista chino en dragado y puertos, el Ing. Bao, que había sido gerente general de la principal empresa de dragados de China y lo llevé a esa localidad para analizar la viabilidad de una terminal de esas características en ese lugar.

Luego de una larga recorrida por los muelles allí existentes y de estudiar los planos del puerto, me dijo lo siguiente: “El pensar en un puerto de aguas profundas en este balneario es un verdadero disparate, porque el puerto está mal construido ya que está mal orientado contra las corrientes, no tiene diques que eviten el embancamiento y además de carecer de la infraestructura necesaria, que incluya carreteras adecuadas, vías férreas, un astillero para el carenado de los barcos, talleres para su reparación y un sinnúmero de servicios indispensables, implica afectar un punto de gran interés turístico como La Paloma”.

Al ser preguntado de cuál era su punto de vista para otra solución alternativa, me dijo: El puerto de aguas profundas se puede construir en otros lugares de la costa de Rocha, pero la inversión enorme que va a requerir no tiene repago, por el momento y, por ende, no tiene sentido.

Lo primero que uno tiene que hacer cuando estudia un emprendimiento de esta naturaleza es determinar el mercado que va a ser abastecido con los servicios que se puedan prestar. Y si se analiza ese mercado posible se encuentra, que un puerto en esa zona, va a competir con el puerto de Río Grande, con el puerto de Bahía Blanca, con el Buenos Aires y con los demás puertos en el Paraná en Argentina y sobre todo, con el puerto de Montevideo.

Nadie va poner el dinero para competir por ese mercado con esas terminales. Por

otra parte, en mi opinión, dijo Bao el puerto de aguas profundas del Uruguay es el de Montevideo. Lo único que tienen que hacer es dragar más el canal de acceso y construir muelles que permitan ese dragado. Tiene toda la infraestructura necesaria y la inversión a hacer para mejorarlo es insignificante frente a lo que se requeriría el construir el puerto en las costas de Rocha.

Posteriormente, el destino quiso que ocupara el cargo de Presidente de la ANP, durante tres años (1998-2001). En ese período el Ministro Ingeniero Lucio Cáceres estaba convencido en que se podían lograr inversiones privadas que hicieran posible el desarrollo de un puerto de aguas profundas en La Paloma y llevó a cabo un esfuerzo importante de promoción de ese proyecto que no alcanzó los resultados esperados.

Oportunamente, cuando fui consultado me expedí en términos análogos a los que basaron mi planteo en la Escuela de Guerra Naval en 1967, complementados con los argumentos que unos años antes me había transmitido el Ingeniero Bao y respecto a otros que desarrollaré más adelante con respecto al proyecto que ha sido, pretendidamente, aprobado por ley No. 19.046.

Posteriormente, un consorcio español intentó desarrollar esa terminal, efectuando estudios batimétricos y medioambientales con un importante costo, durante la primera década de este siglo, habiendo desistido de continuar esa gestión a principios del año 2011.

2. PROPÓSITO DE ESTE BREVE TRABAJO

Durante el período en que cumplí funciones en la ANP y posteriormente, contratado por una consultora, tuve oportunidad de visitar algunos de los puertos más importantes del Mundo y ser seleccionado para dictar uno de los cursos de la Academia de

Derecho Internacional de La Haya en 2004 sobre “Transport maritime et régime portuaire”, que ha sido publicado en el *Recueil des Cours*, de esa Academia. En ese lapso y por esas circunstancias, pude enriquecer mis conocimientos en materia portuaria y trasladarlos a la realidad de nuestro país.

Por mi especialización, no estoy en condiciones de analizar aspectos de este emprendimiento referidos al impacto ambiental o a los efectos negativos o perjudiciales que podría tener el desarrollo de una terminal en el área de Palenque, desde el punto de vista turístico.

Sin perjuicio de ello, estimo que estoy en condiciones de reflexionar sobre la viabilidad fáctica de esta iniciativa ya transformada en ley si la misma, para su concreción, va a depender de la inversión privada. Este es el propósito de este breve trabajo que el autor espera, pueda permitir un enfoque más realista del proyecto de puerto de aguas profundas.

3. PROYECTO PRIORITARIO

La construcción de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha se ha transformado en un tema de sumo interés habida cuenta de que el Presidente Mujica lo ha considerado uno de los dos objetivos prioritarios de su gobierno, habiendo merecido el apoyo del Comité Ejecutivo Nacional del Partido Colorado.

En ese escenario se anunció, primariamente, el lugar donde se prevé su construcción en el paraje denominado “Palenque” y luego, por la ley No. 19.046 de 4 de enero de 2013, se amplió esa área al disponerse que, ese emprendimiento, se localizaría en la zona denominada entre Cabos que comprende los balnearios Mar del Plata, El Palenque y San Francisco.

Si bien, la ley mencionada que examinaremos más adelante, no lo precisa, ha tras-

cendido que el Poder Ejecutivo estima que la concreción de un proyecto de tanta envergadura se llevaría a cabo con la participación del Estado y empresas privadas, en el régimen previsto en la ley No. 18.786, publicada en el Diario Oficial del 9 de febrero de 2012.

4.- LA LEY NO. 19.046

El Señor Presidente de la República, en acuerdo con los Ministros del ramo, aprobó con fecha 4 de enero de 2013, la ley No. 19.046 que está constituida por un artículo único que establece:

“Declárese habilitado un puerto de aguas profundas situado en las costas del Océano Atlántico, en la 10ª. Sección Catastral del departamento de Rocha, en la zona denominada entre Cabos, cuyo frente marítimo comprende los balnearios Mar del Plata, El Palenque y San Francisco, entre los puntos con las coordenadas geográficas 34° 32' 17" latitud sur -54° 03' 38" longitud oeste y 34° 30' 59" latitud sur - 54° 01' 39" oeste.

Las obras portuarias y de infraestructura que allí se proyecten localizar y las actividades a desarrollarse, deberán contar previamente con todas las habilitaciones y autorizaciones que la normativa vigente exigen, en especial las relativas al ordenamiento territorial y la protección del medio ambiente.

El Poder Ejecutivo informará a la Asamblea General, una vez cumplidas las exigencias establecidas en el inciso anterior”.

La redacción de este artículo único de la ley 19.046 es sorprendente y lo es por las siguientes consideraciones:

a) Se habilita, es decir, como indica el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, habilitar es “hacer una persona o cosa hábil, apta o capaz para aquello que antes no lo era”.

Parece claro que no se puede habilitar, o declarar apto o capaz a un puerto de aguas profundas que no existe. Es cierto que el

artículo 85 inciso 9 de la Constitución le otorga a la Asamblea General la potestad de “habilitar puertos”, pero la expresión puertos, comprende, como expresa el decreto-Ley argentino No. 20.094/ 73, en su artículo 2 9 un espacio comprendido por agua, diques, muelles, bahías, lugares de fondeo, escolleras y canales de acceso con su derivación en tierra de equipamientos, vías de comunicación etc. o como establece el decreto uruguayo reglamentario de la ley de puertos No. 412/992 de 1º de septiembre de 1992 que define, al recinto portuario, que estimamos es asimilable al concepto de puerto. Al “conjunto de espacios terrestres, infraestructuras e instalaciones que situados en la ribera del mar o de los ríos, reúnan condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de: operaciones de tráfico portuario, así como el interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios incluidos dentro de la línea exterior de los diques de abrigo y las zonas necesarias de acceso, atraque y virada, donde no existan éstos”.¹

Es obvio que las playas que se encuentran en la zona entre Cabos de Mar del Plata, San Francisco y Palenque, no son puertos y, por ende, no pueden ser habilitadas como tales.

b) La ley 19.046 precisa que las obras portuarias y demás construcciones deberán contar con “todas las habilitaciones y autorizaciones que la normativa vigente exige”. Como dice el Presidente Mujica, “¡Chocolate por la noticia...!” No era necesario que lo dijera esta ley. Resulta del ordenamiento jurídico vigente.

c) Algo que debió decir, y no dice la ley 19.046, es que la construcción de este puerto de aguas profundas, en la zona indicada, es de necesidad o utilidad públicas, conforme al art. 32 de la Constitución, que permitiría la expropiación de los predios a utilizar para ese emprendimiento

Para llevar a cabo esas expropiaciones se va a requerir otra ley que efectúe esa declaración y, además, la provisión de los fondos necesarios habida cuenta que los afectados por las mismas tienen derecho a recibir una previa y justa compensación, como establece la Carta Magna.

Ahora bien, esta ley, aprobada en pleno período de las fiestas navideñas y el año nuevo no sólo carece de un contenido adecuado al propósito que la inspiró, sino que significa poner la carreta delante de los bueyes.

Y decimos que se ha puesto la carreta delante de los bueyes, porque primero, es decir, antes de habilitar un puerto que no existe, se debieron realizar los estudios correspondientes y luego de efectuados esos estudios, establecida la viabilidad de esta

Obra, autorizar la presentación de proyectos para llevarla a cabo.

Cuando el diputado Lacalle Pou, hizo un análisis muy profundo de esta iniciativa concluyendo en que no era viable, por el momento y distinguidos especialistas como el Doctor Oribe Stemmer y los capitanes de Navío Flangini, Abadie y Baliñas se han expedido en el mismo sentido, esta ley parece, por lo menos, precipitada y discorde con el propósito que la motivó.

En síntesis: la Ley 19.046, que se aprobó en forma precipitada, declara habilitado un puerto que no existe, establece que las leyes vigentes deben cumplirse y tuvo la intención fallida de promover un enorme emprendimiento, sin los estudios previos indispensables que justifiquen el esfuerzo que el país deberá realizar para su construcción.

5. VIABILIDAD FÁCTICA DEL EMPRENDIMIENTO

En lo personal, entendemos que, si como dijo el Presidente de la ANP, Ingeniero Díaz, se requiere que el puerto de aguas

profundas en la zona entre Cabos de Rocha, mueva 60 millones de toneladas de carga anuales para justificar la inversión que implica y las terminales de Nueva Palmira y de Montevideo mueven poco más de veinte millones, parece fantástico pensar que esas cargas, necesarias para equilibrar la ecuación costo- beneficio, nos van a ser, generosamente, cedidas por nuestros países vecinos que poseen una infraestructura portuaria más que suficiente para sus propias necesidades.

Ello nos lleva, asimismo, a concluir en el sentido de que, por el momento, el esfuerzo que se podría realizar para seleccionar una empresa que se interese en la construcción y financiación de una obra de esta naturaleza, pero sobre todo para hacerse cargo de la operativa a través de la participación público-privada, va a ser estéril.

Las conclusiones a las que arribamos hace más de cuatro décadas, estimamos, que se mantienen vigentes.

Los cambios producidos no han significado una modificación significativa de las condicionantes a que hicimos referencia en aquella oportunidad.

Si bien ha habido un aumento importante de las cargas que se transportan desde y hacia los puertos de la cuenca del Plata, esas terminales portuarias han ido progresando tecnológicamente y mejorando la eficacia de sus operativas.

Los canales de Punta Indio, Intermedio y Mitre están a 34 pies y se espera llevarlos a 36 de profundidad. Nuestro país está bregando para alcanzar un acuerdo con Argentina para llevar los canales de Martín García a 34 pies, pero es indudable que el puerto de Montevideo al profundizarse su canal de acceso y con el desarrollo enorme que ha tenido por las obras que encaró la empresa Terminal Cuenca del Plata (TCP), ha mejorado muchísimo la fluidez de sus operaciones.

La República Argentina tiene 59 terminales portuarias en el Río Paraná, a lo que hay que agregarle, para las cargas que, en algún caso, podrían ser captadas por nuestro puerto de aguas profundas, los puertos de Buenos Aires, La Plata, Bahía Blanca y Quequén en Necochea. Estos puertos tienen una capacidad operativa que excede las cargas posibles de ser manejadas, aun teniendo en cuenta un volumen de cien millones de toneladas de cereales exportables. A título ilustrativo, el puerto de Buenos Aires, en el correr del año 2011, manejó 27 millones de toneladas, mientras que los puertos de San Lorenzo/San Martín manejaron alrededor de 45 millones de toneladas, y los de Rosario, San Nicolás y otros puertos menores movieron alrededor de 22 millones de toneladas. Por su parte, el puerto de Bahía Blanca, al Sur de la Provincia de Buenos Aires, está con una profundidad de 15 metros y operó en el año 2011 aproximadamente 2 millones de toneladas de carga.

Por otra parte, el puerto de Río Grande, en Brasil, ahora está con una profundidad de 14 metros, que aparentemente sería llevada a 16 y operó en 2011 alrededor de 18 millones de toneladas de carga, superándolo ampliamente el Puerto de Santos que movió 86 millones de toneladas y el de Paranaguá que movió 37.4 millones de toneladas.

Es de destacar que el gobierno del Brasil ha dispuesto la suma de veinticinco mil millones de dólares para el mejoramiento de los puertos de ese país en general y respecto a los de la región sur, que pueden ser competitivos con el uruguayo de aguas profundas, se ha provisto de doscientos setenta millones de dólares para los puertos del Sur del Estado de Santa Catarina, Sao Francisco do Sul, Itajaí, e Imbituba.

Incluso, con una inversión de doscientos millones de dólares se va a construir el

puerto de Canoas, sobre el río dos Sinos, a 14 kilómetros de Porto Alegre. Este río desemboca en el río Guaíba y éste hace lo propio en la Laguna de los Patos, lo que permitiría llegar con embarcaciones de poco calado hasta el puerto de Río Grande con las cargas de esa región para su embarque en buques de gran porte.

La realidad portuaria de nuestro país, muestra que el puerto de Nueva Palmira que ha manejado, fundamentalmente, cargas de Uruguay y Paraguay y algo de Bolivia, movió alrededor de diez millones de toneladas de carga en 2011.

Por su parte, el puerto de Montevideo, que está a un poco más de 11 metros de profundidad, operó en 2011, 11.300.000 toneladas de carga, y aproximadamente 861.000 teus.

El puerto de nuestra ciudad capital, tiene, indudablemente, una capacidad potencial de crecimiento muy importante, con una terminal como la de TCP sumamente eficiente y se están encarando otras obras que considero acertadas en esa terminal portuaria y que mejorarán su competitividad.

Este análisis, nos lleva nuevamente a plantearnos la interrogante respecto a cómo piensa el gobierno del Presidente José Mujica que se podrán obtener los sesenta millones de toneladas anuales para que sea rentable este emprendimiento. Y esta pregunta constituye el meollo de la cuestión.

Porque sin cargas el puerto en la zona Entre Cabos no tiene sentido y no va a encontrar inversores que coloquen allí cientos de millones de dólares, si no esperan obtener una rentabilidad, un repago, acorde con lo invertido.

6. LA PARTICIPACIÓN DEL ESTADO

El análisis del mercado susceptible de ser captado, tendría que concluir en el sentido de que es poco probable de que el Esta-

do se embarque en inversiones importantes para participar en ese emprendimiento. Posiblemente, el aporte principal que podría hacer el gobierno uruguayo estaría referido a la concesión de las tierras que serán expropiadas en la zona que ya ha sido delimitada y a los servicios accesorios, como caminería, energía eléctrica, agua potable, seguridad, servicio de bomberos, comunicaciones, etc.

Pensamos que, en esas condiciones, es también remota la posibilidad de la participación de empresarios privados en la ejecución de la obra y en la explotación de la terminal portuaria que analizamos.

7. LA ECUACIÓN COSTO-BENEFICIO

Sucedee que el quid de la cuestión que planteamos es si, en atención a las cargas que pueden ser captadas para ser operadas en el puerto a construirse, es rentable la inversión a realizar.

Estimamos que no. Consideramos que una inversión de esa magnitud que seguramente va a superar los dos billones de dólares, no va a generar una rentabilidad adecuada al capital de riesgo invertido.

Fundamentamos esta afirmación en las siguientes consideraciones:

A) El aumento que se ha producido en el monto de las cargas a ser operadas en las terminales portuarias de los países de la Cuenca del Plata ha sido captado por los puertos actualmente existentes, sin mayores dificultades.

B) En estos momentos se aprecia una disminución sensible a la operativa de estos puertos que todo parece indicar puede continuar agravándose.

C) Tratándose de cargas, procedentes o con destino a Brasil y Argentina, las autoridades de esos países han adoptado y van a seguir adoptando medidas para evitar que las mismas sean operadas en otras terminales portuarias extranjeras.

D) El puerto que se pretende construir, va a requerir una enorme inversión, en las obras de infraestructura y equipamiento a lo que hay que agregar la que necesariamente deberá realizar el Estado para hacer efectiva las expropiaciones de tierras y para dotar a esa terminal de las carreteras, accesos, comunicaciones, suministro de energía eléctrica, agua potable y otros servicios necesarios.

E) Que el nuevo puerto, en la rentabilidad que debe prever deberá incluir la amortización de la enorme inversión a realizar, lo que lo va a poner en situación de desventaja con los puertos existentes que ya han amortizado hace largo tiempo las inversiones realizadas y que simplemente, destinan parte de sus ganancias para invertir en la mejora de sus instalaciones y equipos.

F) Es sabido que los fondos de inversión y las empresas multinacionales que realizan emprendimientos como el que examinamos, son sumamente cautos a la hora de invertir. Por eso, también el Estado debe ser muy prudente en esta materia.

8. ARATIRÍ

Todo lo que antecede es sin perjuicio del proyecto Aratirí que no implica un puerto de aguas profundas sino, simplemente, un muelle de atraque que reciba el mineral de hierro a través de torres con cintas corredizas que transporten a granel ese material. Es claro pues que esta empresa no ha indicado su intención de participar de la construcción de un puerto en el sentido técnico de lo que constituye una terminal portuaria. En otras palabras, el hecho de que se le imponga a Aratirí que su terminal se encuentre en el futuro puerto de aguas profundas de Palenque, no significa que participe en el proyecto de la construcción del mismo.

El interés de Aratirí refiere exclusivamente al transporte y exportación del mi-

neral de hierro y para ello no se requiere un puerto de aguas profundas sino la obra que indicamos anteriormente.

El Estado, con el suministro del lugar y de las tierras necesarias para la instalación del equipamiento y brindando los servicios accesorios, obviamente, estará coadyuvando con el esfuerzo de esa empresa y facilitando su funcionamiento.

9. EL APOYO DE CHINA AL PROYECTO DE PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

La reciente visita, a nuestro país, del primer ministro de la República Popular de China y las conversaciones mantenidas por el mismo con el Presidente Mujica, indicarían el propósito del gobierno chino de apoyar e, incluso, invertir en la construcción de una terminal portuaria de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Ahora bien, cabe preguntarse si ello significa que el gobierno chino va a invertir lisa y llanamente en un proyecto de esa envergadura o si va a considerar un proyecto de inversión con el Estado uruguayo o a financiar aspectos de la construcción de este emprendimiento o por último si va a ofrecerle al Uruguay asistencia en el plano tecnológico.

En nuestra opinión, estas dos últimas alternativas son las más viables. La República Popular de China, puede ofrecer líneas de financiación a largo plazo y a bajo interés, pensamos en la medida en que puedan, las empresas de este país estar involucradas en el proyecto, por ejemplo, en cuestiones de dragado, suministro de equipamiento y otros servicios análogos como los referidos a estudios técnicos en esta materia.

China, tiene una vasta experiencia en la construcción y modernización de puertos. Incluso el puerto de Shangai ha desplazado

al de Singapur en cuanto al monto de las toneladas de carga que mueve anualmente, siendo por ende el de mayor operativa en el mundo en esta materia.

Pero ello no significa que las autoridades de ese país asuman el riesgo de construir el puerto de aguas profundas de Rocha y encargarse de su explotación y funcionamiento, asociándose al Estado uruguayo para llevar adelante este emprendimiento.

No conozco ningún antecedente en el sentido de que el Estado chino asuma la responsabilidad de explotar y administrar un puerto, fuera del territorio de ese país, como el que se proyecta en la zona entre Cabos.

Sí, tengo conocimiento del apoyo que le ha dado a empresas vinculadas con el transporte marítimo y con la actividad portuaria de esa nacionalidad para desarrollarse y por ende, estimo que la cooperación del Estado chino estaría centrada principalmente, en ese tipo de asistencia y cooperación.

10. EL PUERTO DE MONTEVIDEO

En opinión del autor de este modesto trabajo, el puerto de Montevideo debe ser y, seguramente, va a ser por un par de décadas más, la terminal portuaria de aguas profundas del Uruguay.

A esos efectos se requiere profundizar el canal de acceso y la cancha de operaciones de los buques y construir y modificar muelles que permitan esa profundización.

El instrumento para lograrlo es el dragado que se puede ir intensificando y logrando mayores profundidades, en forma progresiva, en la medida que el transporte marítimo y las naves que lleguen hasta esta terminal, por su calado, lo vayan exigiendo.

Tenemos el convencimiento de que sólo con los intereses de lo que se debería pagar por la deuda que el Uruguay asumiría de solventar un puerto de aguas profundas

en las costas del departamento de Rocha, se podrían financiar los trabajos de dragado. La Comisión Administradora del Río de la Plata, cuando la delegación uruguaya era presidida por un brillante jurista y diplomático, nos referimos al Embajador Dr. Jorge Tálice, prestó su conformidad a que el canal de acceso al puerto de Montevideo pudiera ser llevado a una profundidad de 12 metros hasta el kilómetro 42. En una primera etapa habría que profundizar el canal a esa profundidad y posteriormente, se podría llevar a 14 metros.

En cuanto a la infraestructura del puerto, el muelle de Terminal Cuenca del Plata (TCP) está fundado a 14 metros, el muelle C, en construcción, de tipo multipropósito, también estará a la misma profundidad y la terminal granelera a cargo de Obrinel, que ya ha sido adjudicada y comenzarán las obras en el correr de este año, también estará fundada a la misma profundidad. Emilio Cazalá, indudablemente la personalidad más importante del periodismo marítimo y portuario del Uruguay, ha informado de que los barcos de 13 mil teus estarían llegando a la costa este y costa del Pacífico de Sudamérica para ser optimistas en 2016 y siendo pesimistas en el 2020, y tomando en consideración esos datos expresó: “Todos estos estudios nos dan un horizonte de trabajo para sacar conclusiones; que todos los buques son diferentes, pero los calados, si estos barcos vinieran con los 13 mil teus cargados calarían unos 15/16 metros pero como también vienen con contenedores vacíos pensamos que el calado de tales naves andaría por los 14 metros. Para este entorno que tenemos que prepararnos y supuestamente todos debemos tener puertos con aguas profundas”.²

Si el puerto de Montevideo, dentro de un lapso estimable en una década, puede ser operativo para buques que transporten 12 o 13 mil teus, por las vías de un mayor

dragado, parece, por el momento, muy claro que proyectar todo el esfuerzo de nuestro país en un puerto de aguas profundas en las costas de Rocha, no es conveniente. El día en que se aprecie que se va a requerir, en la práctica, profundidades de más de 14 metros para operar con los nuevos buques que se construyan, entonces, si estará justificado el esfuerzo.

11.-EN SÍNTESIS

Se trata de un proyecto que, estimamos, sólo puede prosperar si el Estado uruguayo, beneficiado por una financiación a largo plazo, se compromete a asumir la construcción y operativa de este puerto y las obras de infraestructura y superestructura que el mismo requiere. En ese escenario, la deuda pública de la República Oriental del Uruguay se vería aumentada significativamente y tendríamos, los contribuyentes, una carga adicional por el carácter deficitario que resultaría de la explotación de este puerto.

En cuanto a que se hagan cargo de la inversión empresas privadas, por el momento, por la nula rentabilidad que un emprendimiento de esta naturaleza podría generar, cabe concluir en que no es probable que las mismas estén interesadas en asumir el riesgo de una inversión tan importante, aun cuando puedan contar con una reducida participación del Estado uruguayo y de algunas facilidades y beneficios que el mismo les podría otorgar. Sin perjuicio de ello, resulta más que viable, imprescindible, para la empresa Aratirí, el contar con la instalación para el transporte y embarque del mineral de hierro que proyecta extraer y el esfuerzo que el Estado uruguayo para facilitar ese emprendimiento será indudablemente beneficioso para la citada empresa.

Pero las obras que se realicen, en ese sentido, no implican las construcción de un puer-

to y menos aún de un mega puerto, sino, simplemente, de una terminal con cinta transportadora a un muelle de atraque para el transporte del mineral de hierro o eventualmente, a un sistema de amarre con “dolphins”.

En cuanto al puerto de Montevideo, debe ser la terminal de aguas profundas del Uruguay por unos cuantos años más. Tiene todos los servicios indispensables, la infraestructura y la superestructura. El esfuerzo de dragado y de modificación de algunos muelles del mismo para que alcance las profundidades necesarias es, infinitamente, inferior al costo que tendría la construcción del puerto en la zona de Entre Cabos del departamento de Rocha y podría realizarse gradualmente en la medida que el calado de los buques que operen con el puerto de nuestra ciudad capital, lo requiera. Es decir, alcanzar primero los trece metros de profundidad y más adelante los 14, cumpliendo en este caso con el procedimiento de consulta establecido en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

Por último y para concluir, con respecto a la ley No. 19.046, nos sentimos obligados a reiterar nuestro juicio negativo, por cuanto estimamos que esa norma legal, al habilitar un puerto que no existe y establecer que las leyes vigentes deben ser cumplidas, no ha aportado nada positivo al análisis serio que un emprendimiento de esta naturaleza merecería y que por el contrario ha generado una situación confusa y equívoca que, seguramente, no prestigia ni a los que redactaron el proyecto ni a aquellos integrantes de la Asamblea General que lo aprobaron el 20 de diciembre de 2012.

12. ACTUALIZACIÓN DEL ANÁLISIS

El informe que antecede fue redactado en junio de 2013. En opinión del suscrito, el tiempo transcurrido ha permitido fortalecer el argumento de que no es dable con-

fiar en que se van a obtener cargas procedentes de la Argentina para darle la rentabilidad necesaria.

En efecto, en este último semestre del año 2013, se pudo constatar:

a) Que la Argentina va a llevar a cabo la construcción de un canal lateral desde el Codillo a la zona Beta, aproximando a sus costas, lo que determinaría el abandono del mantenimiento del canal de Punta Indio que aproxima el canal principal de navegación del Río de la Plata a las costas uruguayas.

b) Que el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de ese país, Ing. Horacio Tettamanti ha reiterado el propósito de su gobierno de construir un puerto de aguas profundas en la zona conocida como Ensenada que se encuentra algo más al Sur de San Clemente de Tuyú.

c) Que se están realizando importantes inversiones en el puerto de La Plata para mejorar su infraestructura y la profundidad del canal de acceso al mismo.

d) Que por resolución ADJ 128/13, disposición 1108/ 2013 de esa Subsecretaría, que ha entrado en vigencia el 7 de noviembre de 2013, se ha prohibido el trasbordo de cargas procedentes de ese país con Estados del Mercosur con los cuales la Argentina no mantenga un tratado de transporte marítimo, que es el caso del Uruguay.

Si tomamos en cuenta que puede estimarse en un 25% el total de cargas procedentes de Argentina que son trasbordadas en puertos uruguayos, tendremos una idea cabal del perjuicio que esta decisión está causando a la actividad portuaria y a la economía de nuestro país, pero además, poniendo claramente en evidencia, de que no es razonable esperar que el puerto de aguas profundas proyectado o a proyectarse en Rocha, pueda contar con las cargas procedentes de ese país.

La lucha de puertos entre los países platenses, que tiene más de dos siglos de antigüedad estaría indicando que el fundamentar un proyecto de más de mil millones de dólares, principalmente, en el eventual trasbordo de cargas argentinas por esa terminal portuaria, incurre en desconocimiento de nuestra historia y de la reglas del mercado portuario.

Las reiteradas y enfáticas declaraciones del Subsecretario de Puertos y Vías Navegables Ing. Horacio Tettamanti en cuanto a que la Argentina va a hacer todo lo necesario para que sus cargas sean operadas en puertos argentinos, son una prueba contundente de que la aspiración de los que promueven el puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha de que esas cargas sean operadas en el mismo, es totalmente infundada.

e) En cuanto a la financiación de la obra, no tenemos dudas en cuanto a que la obtención de los fondos necesarios para llevarla a cabo, por parte de gobiernos, bancos y/o organismos internacionales de fomento y desarrollo, la van a proporcionar y ello por una razón muy sencilla: el Uruguay es un país que paga sus deudas, como deberá pagar las que se generaron por la empresa PLUNA.

NOTAS

1. González Lapeyre, Edison, *Transport Maritime et Régime Portuaire, Recueil des Cours*, tome 308, 2005, Leiden/Boston, pp.336-340, González Lapeyre, Edison, *Transporte Marítimo*, Montevideo 2001, pp.84-86, en ambas publicaciones se ofrecen definiciones diversas de lo que se debe entender por puerto.

2. Cazalá, Emilio, "Puertos, barcos, logística e inversión son inseparables", *El País* 29.4.2013, p. A14.



LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL EN LA ÓPTICA DE JUAN ZORRILA DE SAN MARTÍN

Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN
comodorober@hotmail.com



Ha publicado varios libros en el tema marítimo naval: ALFÉREZ CÁMPORA; OYARVIDE, PILOTO DE LA REAL ARMADA; BANCO INGLÉS, MEMORIAS DE NAUFRAGIOS, TACOMA, BIOGRAFÍA DE UN BUQUE DE LEYENDA; EL GRAF SPEE EN LA TRAMPA DE MONTEVIDEO; CAPITÁN MIRANDA (coautor); DEL OLIMAR AL OCÉANO (coautor). Ha publicado mas de 200 artículos en revistas especializadas nacionales y extranjeras, entre ellas: REVISTA DE HISTORIA NAVAL (Museo

naval de Madrid); REVISTA GENERAL DE MARINA (España); BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL (Argentina); REVISTA DE MARINA DE CHILE; REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA; REVISTA PROA DE LA REAL LIGA NAVAL ESPAÑOLA, REVISTA EJÉRCITO DE ESPAÑA; DERROTEROS DE LA MAR DEL SUR (Perú); REVISTA DEL MAR (Argentina); ITSAS MEMORIA del Museo Naval de San Sebastián (España), REVISTA HORIZONTE (España), CHARONÁ, EL REFUGIO ORIENTAL, GEOSUR; DISENSO; BOLETÍN DE LA RESERVA NAVAL; BARLOVENTO; GEOSUR; EL SOLDADO y nuestra REVISTA NAVAL.

Es profesor de Historia de los conflictos armados (IMES), Miembro de número fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial; del Instituto de Historia y Cultura Militar “Cor. Rolando Laguarda Trias”; del Instituto Nacional Browniano; y colabora con otras instituciones afines. Posee Licencia de Investigador del Museo Naval de Madrid (1986).

Participó en parte del XII Viaje de Instrucción del velero escuela ROU CAPITÁN MIRANDA invitado por la Liga Marítima Uruguaya, y en diversos Simposios y Conferencias en el exterior y en esta República.

Desde 1994 es miembro de la comisión editorial de la REVISTA NAVAL.

La prolífica carrera de Juan Zorrilla de San Martín (1855-1931), lo condujo del mundo de las letras, al de la diplomacia, pues en el año 1894 lo hallamos en París como representante diplomático de la República ante el gobierno del presidente galo, Jean Casimir Perier. En este tránsito europeo fue testigo de episodios diplomáticos y políticos donde las relaciones entre Francia y Alemania conducían hacia momentos de notoria rispidez donde la nota principal

la constituía el hecho de que la potencia militar germana se mostraba de forma muy ascendente. Las viejas heridas de la guerra de 1870 no solo se hallaban abiertas, sino que los discursos del Kaiser mostraban un perfil amenazante, cosa aderezada por los ostentosos desfiles que se daban en Berlín, atizando la neurosis de guerra. Todas estas circunstancias causaron honda impresión en el gran literato compatriota y lo inclinaron hacia un pensamiento prospectivo que

le anunciaba el estallido de un conflicto a escala europea, cosa que, finalmente, en Agosto de 1914, se daría con la intensidad que ha quedado registrada en la historia.

Al finalizar esta Primera Guerra Mundial, Zorrilla se propuso escribir un libro en el que se representarían los horrores de un hecho que su visión había previsto dejando a la posteridad los trazos de un trabajo que significara una mayor explicación sobre el significado de un conflicto que se había llevado tantas vidas. Y a la conclusión de esta obra consagró sus afanes, a la corrección de sus manuscritos, hasta que el 3 de Noviembre de 1931 lo sorprende la muerte quedando su libro a la espera de su publicación; algo que nunca vería la luz y solo algunos de sus capitulos serían publicados por la REVISTA NACIONAL, entre 1938 y 1942, bajo la dirección de su amigo y colega Raúl Montero Bustamante.

La lectura de estos espacios lleva al lector a sumergirse en esa prosa tan sugestiva del gran poeta compatriota, mostrando diversas facetas muy propias al desarrollo del conflicto. Por ello hemos seleccionado varios elementos de estos capítulos que van desde el porque de la derrota de las Potencias Centrales, al armisticio y la Paz de Versalles, hasta conceptos unidos a la historia naval de esta “Gran Guerra”, como fue conocida en su momento, destacando lo relativo al bloqueo aliado por la importancia que tuvo para originar el fin de la lucha. Y ante todo se debe observar que los conceptos que pasa al papel la pluma de Zorrilla de San Martín sobre los acontecimientos políticos de la inmediata posguerra, dan nota de que tuvo una visión muy avanzada, premonitoria, en torno al irresistible surgimiento de las corrientes totalitarias contemporáneas que al paso de poco tiempo (en 20 años y diez meses), llevarían a la Segunda Guerra Mundial.

LA PROFECIA DE EZEQUIEL ⁽¹⁾

“Y la guerra fue. Y tras ella, como si el eje del mundo se hubiera roto, ocurrió el derrumbe más imprevisto de la historia. La conmoción del estallido, repentino, inaudito, rodó por los horizontes en tumbos que repitieron las montañas; saltaron astillas de pueblos a los cuatro vientos; los dioses vacilaron en sus plintos. En este caso, como en todos, el poseído por el espíritu – legión tenía que ser y fue su primera víctima; aquel conglomerado de germanos y magiares, de yugoslavos y latinos, de checos y polacos, atados por la fuerza militar los unos a los otros para formar una cosa que no era propiamente un pueblo, y cuyo objeto benéfico no se concibe, no existe ya, felizmente; lo que se apellidaba “pangermanismo”, núcleo cósmico en rotación que debía cambiar la del planeta, arrastrándonos a todos, de polo a polo, en torno de un eje descomunal atravesado entre Hamburgo y el Golfo Pérsico, era un bloque errático que ha estallado en el espacio, que ha dejado de amenazar, cuando menos. Los espantosos efectos de su caída en el abismo nos dan idea de su diabólica naturaleza: diez millones de hombres quedaron muertos entre los escombros; tres millones han desaparecido. Se han dado muerte durante cuatro o cinco años, los unos a los otros, sin conocerse, sin haberse querido bien ni mal. Están tendidos entre las ruinas que sangran, que gritan como fieras, y que no se callarán jamás. El mundo había perdido la razón, no hay duda; jamás los hombres vieron tanta desolación en tan poco tiempo. El trabajo acumulado y el esfuerzo inteligente que han sido necesarios para deshacer el endriago han tenido que ser proporcionados a la fuerza misma conglomerante; han sido enormes; la inteligencia se siente humillada por su pro-

pio poder destructivo. Los instrumentos de matar fueron admirables. Francia sola fabrica catorce millones de granadas, durante los cincuenta y dos meses que duro la guerra; las fábricas alemanas de Krupp hicieron cuarenta mil cañones, un cañón por hora. A Alemania se le han destruido treinta y tres mil cañones, ochenta y siete mil ametralladoras, catorce mil aeroplanos.... Todo lo que había sido hecho para vivir mejor fue empleado para matar, en destruir. Yo no sé si son ciento ochenta y seis mil millones de dólares, como se ha dicho lo que se ha gastado en quitar la vida a esos diez millones de hombres, lo mas fuerte y sano de la especie humana, y en arrasarlo lo arrasado, en tierras y mares; Clemenceau dijo en EEUU que la guerra había costado doscientos cuarenta mil millones de dólares. No lo sé a ciencia cierta, ni hay para qué; solo sé que ningún nacido en nación civilizada en los cien años venideros dejará de contribuir a pagar los gastos de esta ejecución capital de la –Humanidad. Los que están muriendo y morirán, y los que no nacerán, exceden muchas veces a los millones que han muerto ya; el hambre, el buitre fatídico, ha salido de entre las ruinas, como en los viejos tiempos, para acabar la obra; siete millones de víctimas ha hecho en Rusia en un año. Y de cada veintiocho habitantes de Francia fue muerto uno, el más sano y más robusto. Y uno de cada treinta y cinco habitantes de Alemania. Y uno de cada sesenta y seis ingleses; y de cada setenta y nueve italianos; y de cada cincuenta austríacos. La Fundación Carnegie dio su informe, calculado en trece millones los hombres muertos y en mas de trescientos treinta mil millones los dólares gastados en matarlos. Otros calculan más, otros menos. ¡Se evalúan los hombres! Un francés tanto; un alemán tanto; un inglés.... Nosotros no contaremos, y mucho

menos mediremos los muertos; es irreverente. La literatura nos ha pintado los cuadros de horrores dantescos de esta guerra. Nada nuevo nos ha dicho; estaban ya pintados en forma insuperable por Homero; el hierro que desgarrá entrañas y derrama arterias es el mismo. Es una ilusión creer que el que el instinto de guerra se cura con cada sesenta y seis ingleses; y de cada cincuenta austríacos. La Fundación Carnegie dio una tímida descripción de sus horrores. Este es el momento en que en los laboratorios científicos se están inventando nuevos métodos de matar; balas más rápidas; gases más venenosos. "Un ataque a Londres por una escuadrilla de aeroplanos, dice Edison a un reporter, desde ellos podría cargarse la City con una atmósfera envenenada, se asfixiarían los londinenses en poco tiempo; tres horas podrían bastar". Y aquí se habla de la "futura guerra" desde la ciencia de matar.

Es eso, efectivamente, el anhelo de Alemania de quedar intacta, de salir lo mejor parada posible, lo que explica esa rendición de 1918 tan precipitada, sin condiciones, inverosímil, de la potencia mas fuerte que ha visto el Universo. Esa rendición, mas que de un soldado lo ha sido de un matemático. El imperio del Kaiser levantó unánime los brazos, se cubrió con ellos la cabeza, no bien se sintió inferior en materiales de destrucción; tiró las armas, se descubrió el pecho. Todo lo entregó al enemigo; largas hileras de barcos como enormes cetáceos de hierro enfermos; máquinas de volar en el aire, y de nadar bajo las aguas; cañones de todos tipos y tamaños, todo en perfecto estado, pronto para destruir... el producto de cuarenta años de trabajo. Y devolvió todo lo ajeno que había arrebatado, tierras y cosas; mas de quinientos mil kilómetros cuadrados de territorio ajeno que ocupaba fueron desalojados de

la noche a la mañana. Y se obligó a demoler ella misma sus fortalezas en el Rhin. Y lo hizo sin pérdida de tiempo, con sus propios explosivos, bajo la vigilancia de sus vencedores. Y prometió indemnizarlo todo, pagarlo todo; satisfacerlo todo. Y hasta se comprometió a entregar los hombres responsables de la guerra, o culpables de ella. No le fueron estos reclamos, felizmente. A ese precio exorbitante compro, sin embargo la Germania imperial ese consuelo de permanecer intacta al lado de Francia su vecina aniquilada por sus invasores. Los vencedores entraron en Alemania sin hacer el menor daño; la catedral de Colonia está de pie en su prístina belleza, para cantar la gloria de su hermana la de Reims llena de heridas mortales; y la de otras hermanas menores, mas de tres mil, también hechas pedazos en suelo de Francia y Bélgica; las poblaciones silenciosas, las aldeas risueñas, las familias campesinas, veían pasar aquellos soldados mas que como enemigos como protectores; los niños no lloraban a su presencia; las mujeres alemanas no temblaban ante la idea de ser deportadas como lo fueron las francesas. ¡Oh, las deportaciones de mujeres! Hay quienes creen que esto es peor todavía que envenenar los manantiales. No es justicia olvidar eso; ni tampoco caridad. Caridad es recordarlo, para excitar, no el odio, pero si la contrición. Todo quedo intacto en Alemania; las bibliotecas, lo mismo que las fábricas; los viejos castillos heroicos, lo mismo que las nuevas alquerías y laboratorios, todo fue conservado para sus dueños, por aquellos soldados que dejaban a su espalda la llagada tierra de Francia; sus templos en ruinas; sus bibliotecas sin libros; sin minas inundadas; sus casas sin techos; sus campos sin árboles; sus hijos y sus padres sin refugio.... Hasta sus muertos quedaban sin sepulcros. El mariscal

Foch, por ejemplo, buscó en vano el cuerpo de su hijo, caído en los primeros combates en Morlange, lo mismo que su yerno. Foch, el gran francés, iba sereno, sin embargo, al frente de su caballo, con la cabeza sobre el pecho, sin mirar hacia atrás.... ¡He aquí la estatua del mariscal Foch, el héroe, que va caminando, como una tempestad obediente.... Sea en buena hora;: alegrémonos de que hasta de la tentación de represalias hayas sido preservados esos defensores de la causa anglo-romana. Ellos han triunfado dos veces; ellos sí que han quedado intactos. La misma Germania ha sido el órgano de ese triunfo de la civilización cristiana, al acogerse vencida, a los principios cuya proclamación y desarrollo no fue la preocupación, por cierto de sus sabios, ni de sus educadores. Aún presentándose como víctima, ante sus vencedores, su gesto era amenazante y sus reclamaciones imperiosas. Los preliminares del tratado de paz eran demasiado largos según ella; las garantías que el vencedor conservaba para sancionar sus resoluciones eran más duras de lo justo; lo era sobre todo, la conservación del bloqueo de Alemania; este era cruel, porque prolongaba las angustias de las mujeres.... Después ha invocado la insolvencia, las dificultades, la solidaridad humana. Pero era necesario hacer justicia. No era el caso de proceder como si no hubiera vencidos ni vencedores porque sería colocarse fuera de la realidad; había un vencido que juzgar, y un vencedor transformado en juez por la victoria. La victoria no da derechos, es verdad, pero impone deberes. Fue la Alemania, si no me equivoco, la primera en llamar a la guerra “el juicio de Dios”. No aceptar su sentencia es blasfemar, dice Schaffer, el poeta alemán, en una amarga estrofa. Lo que suele llamarse tratado de

paz no es tal tratado ni cosa parecida; es la sentencia dictada por la guerra.

Más que el ejercicio de un derecho, era, pues, el cumplimiento de un deber para con todos nosotros, los fieles a la estirpe, lo que los vencedores hacían al tomar todas las precauciones para que la victoria, a tanta costa obtenida, no corriese peligro. La conservación del bloqueo de Alemania, sobre todo, era de sentido común. Los papeles sellados con coronas y águilas negras no valen mas que los papeles sin ellas. Bien sabemos las consecuencias de todo bloqueo, y nadie verá sin compartirlo, el dolor de un niño en que ha querido parapearse el espectro vencido; pero no es del caso de denunciar ese dolor; sino de marcar a su causante. El hambre, la pena de los inocentes es y ha sido siempre, por desgracia, su recurso de guerra, brutal como todos los demás, querido, como todos ellos, por quien quiere la guerra. El sacrificio de los inocentes, es la misteriosa ley de expiación que todos los pueblos, no solo los cristianos, han sentido como dogma misterioso de toda redención. Los cuadros desoladores del hambre no son de distinta naturaleza que los del bombardeo de ciudades indefensas, o los de la sumersión de barcos enormes, llenos de niños también. Y nada digamos de los gases asfixiantes y de las aguas envenenadas. En nada atenuaban las proporciones de la derrota de Alemania, por cierto, los que decían que esta había sido vencida por el hambre. Maximiliano Harden, el periodista mas popular del imperio alemán, en su diario "Die Zunkunff", declara respecto al bloqueo que Alemania "se encontró presa en su propia trampa". "El bloqueo previsto por Bismarck en caso de guerra, dice, no hubiera sido posible si Alemania no hubiera rechazado en La Haya la aceptación de la proposición inglesa aboliendo el de-

recho de presa en las zonas prohibidas". "Los políticos alemanes no creían que se pudiese reducir al hambre a Alemania dedicada a la agricultura y siendo vecina de Rusia, Holanda y Dinamarca". Los alemanes, concluye diciendo Harden, no tienen el derecho de quejarse. Los niños sí, digo yo, los niños alemanes, como los que más, tienen derecho de quejarse de sus padres; pero sus quejas penetrantes, deben ir a despertar remordimientos en estos, no en otros; en los que hicieron de sus propios hijos, de los niños inclusive, piezas de la máquina que fue preciso destruir para la paz del mundo. Es el mismo Maximiliano Harden el que nos dice quienes son. "Esta guerra, escribe, tengamos el coraje de decirlo, es "nuestra guerra". "Alemania la quiso porque debió quererla."

Un niño belga atravesado por una bayoneta fue el símbolo de la culpa; un niño alemán, que muere de hambre, lo es de la expiación. Uno y otro son cosas sagradas, para nuestra alma latina cuando menos

He aquí, pues, que nos hallamos en presencia de una Alemania caída. El mundo entero se agrupa en torno de ese cuerpo descomunal, amortajado en pedazos de armadura; se le mide en el suelo y parece mas grande que cuando estaba de pie, mas que cuando penetraba rugiente en Bélgica, o, rampante bajo las aguas, hacía saltar al LUSITANIA; se le miden las enormes garras y las aletas natatorias; se observa el latir de sus pulmones y de sus branquias que aún respiran aire o agua salada. He aquí un cuerpo bien constituido, decía Cromwell ante el decapitado del rey Carlos I, y que prometía larga vida. Larga era la que prometía ese enorme cuerpo del imperio pangermánico. Alemania debió haber vencido, no hay duda, según eran fuertes sus músculos; no hubiera ha-

bido fuerza humana que la detuviera si una roca, imprevista para él, el corazón de Francia, no hubiera salido a su paso, y si su propio miedo supersticioso no hubiera aumentado el tamaño de los barcos ingleses y la hubiera llevado a meterse bajo el agua, fiando su destino a la guerra submarina sin restricciones, la que determinó a Estados Unidos a tomar las armas contra ella. Alemania no creía en el corazón de Francia, creía en cambio demasiado en el hierro del cañón de Inglaterra. Se estrelló en el Marne, donde creyó vencer; huyó en Jutlandia, donde pudo haber vencido. Porque es preciso pensar en eso de que la humanidad no se ha dado cuenta cabal todavía: Alemania, pudo haber triunfado en Jutlandia, como venció en el Pacífico, y debió prevalecer en el Atlántico, en las Malvinas, de paso para Montevideo, para el Brasil y la Argentina y Chile, para la Alemania Austral. No, Alemania no pudo imaginar que, en aquella Francia, que juzgaba agotada de fe, pudiera existir un corazón impávido; no creía que la raza pudiera producir tales corazones. Pero si Alemania estaba bien constituida para la guerra; si eran fuertes sus músculos como parecían, sus vísceras no lo eran tanto. La derrota ha sido una vivisección; aquel organismo era forzado pero no era fuerte, no era sano. Aquel orden de que se hablaba; la unidad de pensamiento; el culto abnegado hacia "nuestro emperador" y su familia, y sus águilas, no eran allí tan firmes como se decía. Hemos visto hasta las viejas estatuas de bronce, con sus caballos y todo, quedar patas arriba en las calles de Berlín; las más antiguas dinastías se han derrumbado como ellas. Y del fondo de los escombros han salido desnudas las verda-

des. No era el orden político lo solo inconsistente en aquel imperio; lo era también el social, el moral. No es allí, por cierto, donde la sociedad amenazada de disolución, ha de encontrar su baluarte. El socialismo y el nihilismo o maximalismo que es su consecuencia, hijos de Karl Marx, de Kant, de Hegel, de Nietzsche, tiene su mayor fuerza en Alemania, como que no son otra cosa que la forma colectiva del cesarismo; la Rusia bolchevique es hija ilegítima de Alemania Imperial. No fue la democracia sino el socialismo quién derrocó al Zarismo. Los que alababan a Alemania por su respeto a la autoridad, por su disciplina generadora de energías, no echaban de ver que esas condiciones eran solo medios, que lo mismo podían estar al servicio del bien que del mal. Hoy las masas socialistas alemanas están mas disciplinadas, son mas fuertes que en otras partes. Esa disciplina matará a la otra; este César se pondrá la corona del otro. Las ideologías, en cambio, o falta de disciplina de nuestra raza, de Francia sobre todo, también han tocado al socialismo francés. Este fue solo una idea más o menos lírica. Comunistas, fourieristas, sansimonianos, todos eran ideólogos; en Alemania fue donde todo eso se cobró su forma orgánica, viva. Hoy el socialismo ruso- alemán convoca al universal a la destrucción; le sirve de núcleo y de baluarte, mientras las democracias lo son de orden cristiano.

NOTA

(1) REVISTA NACIONAL. Tomo I. Enero-Marzo 1938. Ministerio de Instrucción Pública. Página 177. Montevideo. 1938



EL MULTIPOLARISMO GLOBAL Y LA REFORMA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD DE NACIONES UNIDAS

Doctor Jorge RIQUELME RIVERA

jlriquel@uc.cl



Magister en Estudios Internacionales, Universidad de Chile.

Magister en Estudios Internacionales, Universidad de Chile.

Doctorado en Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de La Plata.

Graduado del Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa, Washington D.C.

Actualmente ejerce docencia en la Universidad de Chile y en la Escuela de Ciencia Política de la Universidad Diego Portales.

1. INTRODUCCIÓN

La estructura que presenta un determinado sistema internacional, según sostiene la profesora Esther Barbé, depende de “la configuración de poder surgida de las relaciones entre los actores”. Como se verá más adelante, el sistema internacional contemporáneo podría definirse como uno crecientemente multipolar. En los términos planteados por Barbé, un sistema de estas características se caracteriza por la existencia de variados actores con “poder estructural”, entendido este como la capacidad de dictar las reglas de juego en el sistema internacional.¹

Bajo esta perspectiva, es posible sugerir que se estaría en presencia de un contexto internacional cada vez más equilibrado entre los países que tradicionalmente han pertenecido al Norte y el Sur, con una periferia cada vez más protagónica en los asuntos políticos y económicos mundiales. Brasil, China, India y Sudáfrica serían exponentes de este proceso de ascenso del Sur, donde distintos países de la periferia esta-

rían jugando un papel cada vez más relevante en los asuntos que preocupan a la comunidad internacional.

Pese a ello, es posible observar que las instituciones multilaterales del actual sistema no están actualizadas al escenario actual, de lo que deriva que en ellas los países del Sur están subrepresentados, lo que resulta particularmente visible en el caso del Consejo de Seguridad, núcleo del sistema de seguridad colectivo establecido por la Carta de las Naciones Unidas.

Desde hace un tiempo, y sobre todo a partir del fin de la Guerra Fría, el Consejo de Seguridad ha estado sometido a una serie de cuestionamientos, que han dejado en evidencia la necesidad de una imperativa reforma. Los intentos para reformar este órgano principal de Naciones Unidas se han concentrado en consensuar distintas posiciones de diversos grupos de interés involucrados en las negociaciones.

Las discusiones que se han mantenido en el ámbito multilateral han expresado la diversidad y complejidad de las posiciones, en torno a cuestiones tales como el núme-

ro de nuevos miembros y su categoría (permanente, no permanente o transitoria), el derecho a veto y la relación entre el Consejo de Seguridad y la Asamblea General, así como entre el Consejo y otros Órganos de Naciones Unidas.

La reforma del Consejo de Seguridad constituye una parte fundamental del proceso de reforma del sistema de Naciones Unidas como un todo. Desde el mundo tradicionalmente conocido como parte de la periferia se ha señalado al respecto que, con el fin de enfrentar adecuadamente los desafíos del actual escenario internacional, se requiere en el Consejo de Seguridad una representación equitativa, un aumento de los miembros que favorezca a los países en desarrollo y métodos de trabajo transparentes y participativos, con miras a fortalecer el carácter democrático de la Organización en su conjunto, así como apoyar sus capacidades y legitimidad.

No debe olvidarse que las resoluciones del Consejo de Seguridad, a diferencia de la Asamblea General, poseen un carácter jurídico vinculante, determinando, en último término, la toma de decisiones relacionadas con el uso de la fuerza, en virtud del capítulo VII de la Carta de Naciones Unidas.

2. HACIA UN MUNDO MULTIPOLAR

Según sostiene Susanne Gratius, en la actualidad se asiste a un cambio fundamental en el tradicional mundo triádico dominado por Estados Unidos, Europa y Japón. Si bien el mundo mantiene atribuciones de unipolarismo, particularmente en el área del poder militar, con Estados Unidos a la cabeza; a la vez, presenta rasgos de multipolaridad en todas las otras áreas internacionales. Es decir, existirían ámbitos de unipolaridad que se superponen con

otros donde predomina la multipolaridad, lo que supone importantes complejidades al momento de caracterizar el escenario internacional contemporáneo.²

De tal modo, es posible apreciar que el poder a nivel internacional se ha comenzado a repartir de una manera distinta, transitando desde el bipolarismo propio de la Guerra Fría, a un transitorio unipolarismo estadounidense y, últimamente, a un escenario crecientemente multipolar, como lo expresa el dinamismo y protagonismo que han alcanzado distintas instancias del mundo emergente, como son el BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) e IBSA (India, Brasil y Sudáfrica).

El creciente multipolarismo que se aprecia en el presente ha dado lugar a un extenso análisis desde la academia y en el ámbito multilateral. El Informe sobre Desarrollo Humano 2013 del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) está justamente dedicado al “ascenso del sur”. Según el documento, hacia el año 2020 se estima que la producción económica combinada de Brasil, China e India superará el total de Canadá, Francia, Alemania, Italia, Reino Unido y Estados Unidos. Gran parte de esta expansión se debería a las nuevas asociaciones de comercio y tecnología al interior del mismo sur.³ El mismo informe señala más adelante, que se proyecta que para el año 2050 Brasil, China e India conjuntamente representarán el 40% de la producción mundial en términos de la paridad del poder adquisitivo. De este modo, el ascenso del sur representaría un desafío a los principios por los que se han regido hasta ahora las principales instituciones surgidas a partir de la Segunda Guerra Mundial, lo que exigiría “marcos de trabajo más representativos de gobernanza internacional, caracterizados por principios de democracia e igualdad”.⁴

Se asiste, en consecuencia, a un escenario crecientemente equilibrado entre los países tradicionalmente entendidos como parte del Norte y el Sur, con una periferia cada vez más protagónica en los asuntos políticos y económicos mundiales. Sin embargo, esta realidad no ha tenido eco en las tradicionales organizaciones del multilateralismo global. Según señala el citado informe del PNUD, muchas de las instituciones y principios de la gobernanza internacional actual fueron pensados para un mundo bastante distinto al actual, una de cuyas consecuencias, “es que en ellos el Sur está subestimado”.⁵

Para la comunidad internacional, resulta un imperativo el reformar y actualizar las instituciones multilaterales para poder resguardar y proporcionar de mejor manera bienes públicos mundiales, entre los cuales se encuentra en un lugar de primera relevancia, el ámbito de la paz y seguridad internacionales. Avanzar en la reforma del Consejo de Seguridad aparece, bajo esta perspectiva, como un tema de cardinal importancia.

3. EL PROCESO DE REFORMA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD

En el contexto multipolar que se está configurando en la política mundial, una reforma integral del Consejo de Seguridad resulta prioritaria, con el objeto de actualizarlo a los complejos desafíos actuales, tanto desde el punto de vista de su composición como de las labores que debe realizar.

La reforma de dicho órgano requiere una representación más democrática y representativa, un aumento de sus miembros que favorezca a los países del Sur y métodos de trabajo más transparentes y participativos. Una transformación que contemple tales ele-

mentos resulta esencial para fortalecer y otorgar una mayor legitimidad al sistema de Naciones Unidas en su conjunto, para lo cual es esencial contar con el apoyo mayoritario de la comunidad internacional y, sobre todo, de los miembros permanentes, sin cuyo concurso cualquier intento de reforma no será exitoso.

El año 2008 la Asamblea General decidió analizar la cuestión de la reforma del Consejo de Seguridad mediante la celebración de sucesivas negociaciones intergubernamentales, lo que quedó establecido en la Decisión 62/557.⁶ En el marco de la reforma del Consejo, dicho proceso de negociaciones es conducido actualmente por el Embajador Zahir Tanin, Representante Permanente de Afganistán ante las Naciones Unidas en Nueva York. Los diversos grupos envueltos en las negociaciones y sus respectivas posiciones pueden sintetizarse de la siguiente manera:

-El **G-4**, compuesto por Alemania, Brasil, India y Japón, que postula el aumento de los miembros permanentes y no permanentes. Según este grupo, el Consejo debería tener 25 miembros: 11 permanentes (P 5 + dos de África + G-4) y 14 no permanentes. Cabe señalar a este respecto, que diversas potencias globales y regionales, abiertamente competidoras de determinados miembros del G-4 –candidatos constantes para formar parte del Consejo-, han procurado impedir la instalación permanente de los países de este grupo en el Consejo de Seguridad, con el fin de prevenir la disminución del propio *status* internacional que, según perciben, resultaría de la elevación de uno o más competidores. Es el caso de Italia frente a Alemania; Argentina y México, frente a Brasil –lo que demuestra igualmente el poco consenso de la región de América Latina sobre el particular-

; de China y Corea del Sur, frente al Japón; y de Pakistán, frente a la India.⁷

-el grupo **Unidos por el Consenso**, que promueve un incremento sólo de los miembros no permanentes sobre una base regional, con la posibilidad de períodos más largos para algunos de ellos, lo que podría dar lugar a una categoría de semi-permanentes. El Consejo de Seguridad tendría, de este modo, cinco miembros permanentes -tal cual es en el presente- y 20 miembros no permanentes, estos últimos de permanencia diferenciada.⁸

-El **Grupo Africano**, que aspira obtener cinco asientos no permanentes y dos permanentes, con las mismas prerrogativas que los actuales P-5. El Consejo de Seguridad comprendería, de este modo, 26 miembros: 11 permanentes (P 5+ dos de África+dos de Asia+uno del GRULAC+uno del *Western European and Other States Group* -conocido como WEOG- y 15 no permanentes).

-El grupo **L69**, que corresponde a un grupo de 41 países de África, América Latina y el Caribe y Asia Pacífico. Busca una reforma general del Consejo, que abarque los cinco temas recogidos en la señalada Decisión 62/557. Apoya la ampliación en ambas categorías de miembros, así como una mejora en sus métodos de trabajo. El número propuesto sería entre 25 y 26 miembros. Según su propuesta, los nuevos miembros del Consejo de Seguridad debieran tener veto, siendo su postura cercana a la del Grupo Africano y del G-4.

-Si bien no participa de las negociaciones intergubernamentales conducidas por el Embajador Tanin, cabe igualmente señalar la existencia del grupo **ACT** (*Accountability*,

Coherence and Transparency), presentado oficialmente el 2 de mayo de 2012. Este grupo, formado bajo los auspicios de Suiza, concentra su labor en la reforma de los métodos de trabajo del Consejo de Seguridad, prosiguiendo los trabajos del desaparecido grupo **Small Five**.

En noviembre del año 2013, el Presidente del 68° período de sesiones de la Asamblea General de Naciones Unidas, el Embajador John Ashe, de Antigua y Barbuda, señaló el establecimiento de un grupo asesor del proceso de reforma del Consejo de Seguridad, destinado a reflexionar y entregar aportes y posibles opciones al proceso de negociaciones intergubernamentales, que desde sus orígenes ha tenido modestos avances.⁹ En las discusiones cada grupo ha persistido en sus posiciones antagónicas, lo que resulta en un virtual bloqueo del proceso.

Ante los escasos avances que se evidencian, ciertas iniciativas han buscado destrabar las negociaciones y entregar aportes concretos para la imperativa reforma. Por ejemplo, en las discusiones destinadas a tratar la cuestión del veto, Francia ha impulsado fuertemente la necesidad de que los miembros permanentes se abstengan de utilizarlo ante situaciones humanitarias graves, que involucren crímenes tales como genocidio, crímenes de guerra, limpieza étnica o crímenes de lesa humanidad. Tales ideas siguen de cerca la conceptualización de la Responsabilidad de Proteger, surgida a partir del informe presentado por la Comisión Internacional sobre Intervención y Soberanía de los Estados (ICISS, por su sigla en inglés), establecida en 2000 y liderada por el ex Canciller australiano Gareth Evans y el ex Asesor Especial del Secretario General de Naciones Unidas para África Mahmoud Sahnoun, que planteó por primera vez dicho concepto, con el objeto

de contribuir a poner freno a los desastres humanitarios derivados de conflictos internos, tan recurrentes en el escenario internacional contemporáneo.

La propuesta francesa se ha encontrado con la oposición frontal de la Federación de Rusia, que considera al veto como un mecanismo fundamental para la toma de decisiones del Consejo de Seguridad. No en vano, este país es el miembro permanente que más ha utilizado el veto a lo largo de su historia.

Respecto de la categoría de los miembros, una propuesta novedosa ha sido impulsada por Colombia e Italia, países que han propuesto un enfoque interino/intermedio que tienda a la ampliación de la categoría de miembros permanentes y de no permanentes, que contemple la limitación del uso del veto y una revisión luego de un período determinado que fluctuaría entre los 15 y 20 años, dando lugar a una nueva categoría de miembros semi-permanentes. Este enfoque de transición aplicable a la reforma, permite a los diversos grupos de interés mantener sus posiciones iniciales y resguardar sus respectivos objetivos.

O sea, este nuevo criterio de reforma entrañaría la concertación de un acuerdo intermedio entre las distintas posiciones, teniendo como componente adicional la realización de un examen obligatorio a través de una conferencia de revisión, que habría de realizarse en una fecha predeterminada. En esta evaluación, la permanencia en el Consejo de un miembro semipermanente dependería del nivel de compromiso del país con Naciones Unidas, particularmente en los temas tocantes a la paz y seguridad internacionales.

Dentro de este criterio transitorio, existen distintas opciones y variantes, que los Estados miembros pretenden seguir examinando. Entre los elementos negociables

se incluyen el contenido y la duración del acuerdo intermedio y la naturaleza del examen. Las cuestiones respecto de las cuales los Estados miembros no lleguen a un acuerdo durante las negociaciones, tendrían que ser postergadas hasta la realización de dicho examen. En consecuencia, en esta etapa ninguno de los interesados tendría que abandonar su posición original.¹⁰

4. CONCLUSIONES

Como es posible apreciar, el complejo escenario que se está delineando en el mundo requiere de un Consejo de Seguridad acorde a los nuevos tiempos. La parálisis en que suele caer en tiempos especialmente sensibles para la comunidad internacional amenaza con sumirlo en la irrelevancia ante las crudas realidades del poder, deslegitimando, asimismo, al derecho internacional, al sistema de Naciones Unidas y, en último término, al multilateralismo como ordenadores de la convivencia internacional.

Ante lo anterior, se requiere urgentemente avanzar en la reforma del Consejo de Seguridad, órgano principal del sistema de Naciones Unidas, cuyas resoluciones son jurídicamente vinculantes. Se requiere de un órgano que responda adecuadamente a la actual realidad internacional, cuya estructura crecientemente cobra un carácter multipolar.

La legitimidad futura de la gobernanza internacional dependerá, en gran medida, de la capacidad de las instituciones de adaptarse a un escenario internacional renovado, con una creciente presencia de los países del Sur. Esta situación resulta particularmente relevante en el caso del Consejo de Seguridad, el órgano más importante del

sistema de Naciones Unidas y núcleo del sistema de seguridad colectiva establecido por la Carta de la Organización. El enfoque interino/intermedio puede representar una relevante oportunidad para avanzar en la reforma.

NOTAS

¹BARBÉ, E. (1995): *Relaciones Internacionales*. Madrid, Tecnos, pp. 197-198.

²GRATIUS, S. (2009):“Las potencias emergentes: ¿Estabilizadoras o desestabilizadoras?”, *Comentarios del FRIDE*, Abril.

³PNUD. (2013): *Informe sobre Desarrollo Humano 2013. El ascenso del Sur: Progreso humano en un mundo diverso*. Nueva York, PNUD, p. iv.

⁴*Ibidem.*, p.1.

⁵*Ibidem.*, p. 7.

⁶Según dicha decisión, las negociaciones giran en torno a los siguientes temas: categoría de los miembros; la cuestión del veto; la representación regional; los métodos de trabajo y la relación entre el Consejo y la Asamblea General.

⁷SEPÚLVEDA, J. Y RIQUELME J. (2010): “La reforma del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Una mirada desde América Latina”, *Nueva Sociedad*, N° 230, p. 30.

⁸ Este grupo está compuesto por Argentina, Canadá, Colombia, Costa Rica, España, Italia, Malta, México, Pakistán, República de Corea, San Marino y Turquía.

⁹ Véase la nota que aparece en <http://www.centerforunreform.org/?q=node/539> Recuperado en junio de 2014.

¹⁰SEPÚLVEDA Y RIQUELME. *Op. Cit.*, pp. 31-32.



CRIMEA Y LA HERENCIA DEL ALMIRANTE GORSHKOV

Licenciado Luis Fernando FURLAN

RESUMEN

La incorporación de Crimea a Rusia (2014) constituye un acontecimiento importante para la política internacional de comienzos del siglo XXI y señala un nuevo capítulo del gran proyecto histórico ruso de la permanente búsqueda de salidas a los espacios marítimos y oceánicos abiertos de aguas templadas y cálidas para superar el encierro que imponía la geografía del país.

El artículo se centra en la figura del almirante Serguéi Gorshkov y sus referencias a la importancia de la península de Crimea y su entorno para la historia, la estrategia naval y la geopolítica ruso-soviética. Gorshkov promovió el avance ruso-soviético sobre los mares y océanos del mundo en el cual Crimea era una pieza esencial.

La continuación de la hegemonía naval de Occidente después de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) obligó a la Unión Soviética a revisar la situación de su Marina. Este proceso, realizado en el seno de una estructura política y militar con ideas más bien continentales, no resultó extraño, ya que en el pasado se realizaron esfuerzos para convertir al imperio ruso en una auténtica potencia naval, aunque nunca terminaban de concretarse por circunstancias políticas y la falta de visión de sus dirigentes.

El proceso transformador de la Marina durante la Guerra Fría (1945-1991) concretó, en buena medida, las seculares y frustradas ambiciones navales de la Rusia zarista y soviética e hizo del imperio rojo

una verdadera potencia naval. Esta obra de trascendencia estratégica mundial correspondió al almirante Serguéi Gorshkov (1910-1988).

La incorporación de Crimea a Rusia (2014) y la inquietud internacional por las maniobras que este país pueda realizar tras la anexión de la península, constituyen acontecimientos importantes para la política internacional de comienzos del siglo XXI y señalan un nuevo capítulo de un gran proyecto histórico que se remonta, por lo menos, a la primera mitad siglo XVII. Dicho proyecto ha consistido en la permanente búsqueda del pueblo ruso de encontrar salidas espacios marítimos y oceánicos abiertos de aguas templadas y cálidas para superar el aislamiento y el encierro que imponía la geografía del país.

Del análisis de ese proyecto se tomará como eje la figura del almirante Serguéi Gorshkov, incidiendo en las referencias a la importancia histórica de la península de Crimea y su entorno para la estrategia naval y la geopolítica ruso-soviética. Seleccionamos al almirante Gorshkov por ser una de las personalidades que promovieron el avance ruso-soviético sobre los mares y océanos del mundo, para el que Crimea era una pieza esencial.

En las dos primeras décadas del siglo XXI el avance del coloso ruso vuelve a actualizarse. En ese contexto, la península de Crimea y su área circundante, con sus proyecciones hacia el mar Mediterráneo, demuestran, una vez más, su secular valor estratégico y su influencia en los asuntos mundiales. Como sucedió en el pasado,

aquel avance podría tener además consecuencias en los espacios marítimos del norte de Europa.

LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LA PENÍNSULA DE CRIMEA EN LA HISTORIA

La península de Crimea ha constituido una verdadera encrucijada histórica del comercio y de los recursos energéticos entre Europa y Asia. Su privilegiada ubicación geográfica la coloca cerca de los vitales y estratégicos yacimientos de petróleo y gas de la región del Cáucaso. Esto último le ha otorgado un carácter de encrucijada energética pues por sus inmediaciones se despliega la infraestructura que distribuye y explota estos recursos.

Su posición ha resultado clave para ejercer el control y la vigilancia de los mares Negro, de Azov y de Mármara; de los territorios del Cáucaso y de los estrechos de Kerc, Bósforo y Dardanelos. Ello le permitía una influencia importante sobre la periferia oriental del mar Mediterráneo. Así se convirtió en una encrucijada estratégica, donde confluyeron los intereses de los más diversos protagonistas. Finalmente, por su condición de frontera o territorio periférico, la península de Crimea fue también una extraordinaria encrucijada cultural, étnica y religiosa.

Ya en la Antigüedad los griegos advirtieron la importancia económica y comercial del Quersoneso Trácico (península de Crimea) y del Ponto Euxino (mar Negro), en cuyas adyacencias establecieron, entre los siglos VIII y VI A.C., distintas colonias que luego se convirtieron en prósperas ciudades (Quersoneso, Theodosia). Para mantener las comunicaciones con aquellas poblaciones y asegurar las rutas comerciales que las atravesaban, los griegos se preocu-

paron por mantener controlados algunos espacios circundantes, tales como la Propóntide (mar de Mármara) y el Helesponto (estrecho de Dardanelos). La península de Crimea fue escenario de las disputas entre Roma y los Reinos Orientales durante el siglo II A.C. y quedó finalmente incorporada al Imperio Romano como Estado vasallo y territorio fronterizo. Durante las invasiones de los “pueblos bárbaros”, se registraron, entre otros, los avances de los hunos, quienes, procedentes del Asia central, atravesaron la región de Crimea.

Desaparecido el Imperio Romano de Occidente en el siglo V D.C., Constantinopla, como cabeza del Imperio Romano de Oriente y heredera de Roma, se constituyó en Imperio Bizantino y mantuvo a Crimea dentro de sus dominios. Al igual que sucedió bajo la dominación romana, Crimea se convirtió en una zona de frontera en la que chocaron bizantinos, jázaros, magiares, turcos, eslavos, mongoles y tártaros durante la Edad Media. Tras la fundación del Principado de Kiev en el siglo X, se convirtió en un importante centro económico, comercial, cultural y religioso y una encrucijada donde confluyeron las culturas bizantina y rusa.

A partir de 1205 la zona de Crimea fue surcada por los ejércitos mongoles de Gengis Kan y, tras la muerte del gran emperador mongol (1227), uno de sus descendientes fundó el Kanato de la Horda de Oro (1251), que incluyó a Crimea. De esa manera, la península pasó del dominio bizantino al dominio mongol-tártaro. Tras las campañas de Tamerlán (1390-1396) la Horda de Oro se dividió en distintos kanatos, uno de los cuales, el de Crimea pervivió entre 1430 y 1783 permaneciendo como Estado vasallo dentro de la órbita del Imperio Turco Otomano.

El Kanato mongol-tártaro de Crimea extendió sus dominios sobre los territorios vecinos y chocó con las ambiciones expansionistas del soberano del Principado de Moscú Iván IV “el Terrible” (1533-1584). Bajo Catalina II (1762-1796), y en el marco de la política inspirada por su ministro Potenkim, se concretó la anexión de Crimea al Imperio Ruso (1783), cuya conquista se fortaleció con la fundación de Sebastopol (1784) y la formación de la flota del mar Negro, con base naval en Sebastopol.

Desde 1783 hasta 1917 la península de Crimea perteneció al Imperio Ruso y fue utilizada para los proyectos imperialistas de los zares como plataforma y punto de partida de su expansión hacia el Mediterráneo y los Balcanes. Esto generó varios conflictos entre la Rusia zarista y los imperios turco otomano y austro-húngaro, en los que intervinieron distintas potencias de Europa Occidental, entre ellas Gran Bretaña y Francia. Entre estos conflictos bélicos cabe destacar la guerra de Crimea (1853-1856) durante la cual el Imperio Ruso debió enfrentar a una coalición integrada por Gran Bretaña, Francia, el Imperio Turco Otomano y el Reino del Piamonte. Las operaciones se concentraron especialmente en el mar Negro, en torno al baluarte de Sebastopol, que fue sometido a prolongado bloqueo naval y sitio terrestre por las fuerzas aliadas. La rendición de dicha plaza determinó la capitulación de Rusia (1856). Años después, la región del mar Negro sería de nuevo el escenario de la guerra ruso-turca (1877-1878). Tras el Congreso de Berlín (1878) Rusia, aunque vencedora, fue forzada a aceptar las decisiones del mismo.

Hasta 1917 el actual territorio de Ucrania (donde se encuentra la península de Crimea) estuvo repartido entre los impe-

rios ruso y austro-húngaro. Ucrania Oriental y Crimea permanecieron bajo la órbita rusa. Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918) la península de Crimea fue escenario de distintas acciones navales en las cuales Rusia combatió contra Alemania y el Imperio turco otomano. La flota alemana, por ejemplo, efectuó operaciones sobre Odesa, Sebastopol, Feodosia, Kerc y Novorossisk (1914); la flota rusa, por su parte, atacó el tráfico marítimo enemigo y posiciones costeras y apoyó al ejército en los flancos litorales.

Con la Revolución Rusa de 1917 Ucrania declaró su independencia. Durante la guerra civil rusa (1918-1920) se produjeron acciones navales y terrestres en el área de Crimea y hacia 1920 Ucrania cayó finalmente bajo el control de la Unión Soviética donde permaneció como República Socialista Soviética de Ucrania hasta 1991.

Durante la Segunda Guerra Mundial las fuerzas alemanas atacaron a la Unión Soviética en el sector sur, en dirección al Cáucaso, para apoderarse de los pozos de petróleo. En esas campañas (1941-1944) los alemanes invadieron Crimea y sitiaron Sebastopol. En 1944 los soviéticos lograron expulsar a los alemanes de la zona del mar Negro y, finalizada la guerra, la región de Crimea fue incorporada a la Ucrania soviética (1954). La península de Crimea constituyó una verdadera punta de lanza para la proyección ruso-soviética hacia el mar Mediterráneo, y a la vez, representaba un baluarte defensivo para contener los avances que desde el sur buscaban lastimar al imperio ruso-soviético en su “bajo vientre”, tal como se conocía al dilatado frente meridional del gigante euro-asiático. Un símbolo de ello lo constituía justamente la histórica ciudad-puerto, base naval y plaza fuerte de Sebastopol.

En 1991, con la desaparición de la Unión Soviética y la proclamación de Ucrania como república independiente se produjeron fricciones entre Ucrania y Rusia en torno a Crimea. La península se proclamó república autónoma dentro de Ucrania; no obstante, se formó allí un movimiento secesionista pro ruso. En 1992 Crimea proclamó su independencia al tiempo que Rusia declaraba nula la transferencia de 1954.

Rusia y Ucrania también se han disputado la flota del mar Negro, con base en Sebastopol desde 1784. La flota del mar Negro, unida bajo Rusia y Ucrania, se dividió en 1995. En 1997 Ucrania arrendó a Rusia la base naval de Sebastopol a través de un acuerdo que fue sucesivamente renovado y que quedó finalmente sin efecto al incorporarse Crimea a Rusia en 2014. De esa manera, Rusia obtenía el dominio de tres instrumentos esenciales para su política exterior y la renovación de su se-

cular proyecto estratégico de expansión: la península de Crimea, la base de Sebastopol y la flota del mar Negro.

LA ESTRATEGIA NAVAL DE LA RUSIA ZARISTA EN EL MAR NEGRO, EL MEDITERRÁNEO Y EUROPA

Con Pedro I (1689-1725) Rusia desplegó una constante y difícil carrera por buscar salidas a los espacios marítimos y oceánicos de aguas templadas, cálidas y abiertas para contrarrestar el aislamiento y el encierro geográfico del país. Ese proceso expansionista fue iniciado por la Rusia zarista y continuado por la Unión Soviética. Según Giorgio Giorgerini, “la avanzada estaba inspirada por el acostumbrado motivo de la política rusa: alcanzar los mares cálidos y los océanos, controlar las vitales rutas comerciales, desarrollar el poder naval de modo de competir por la primacía,



La Península de Crimea y su entorno

incrementar la economía con la dilatación de los tráficos marítimos, imponer la autocracia rusa sobre todos los espacios euroasiáticos, de los cuales sacar inmensas riquezas y potencia, quizás, para un dominio mundial”.¹

La Rusia zarista sostuvo numerosos conflictos contra el Imperio turco otomano en los mares de Azov, Negro y Mármara; los estrechos Kerc, de Bósforo y Dardanelos; el Mar Egeo y los Balcanes. Esa guerra permanente duró siglos y finalizó en 1878 con el Congreso de Berlín, donde las potencias occidentales, con Gran Bretaña a la cabeza, frustraron las pretensiones rusas. En los mares septentrionales de Europa Rusia luchó contra Suecia durante la Guerra del Norte (1700-1721) y en otros conflictos durante el siglo XVIII. Gracias a su victoria, Rusia logró posicionarse en el mar Báltico e incorporó islas y los territorios de Finlandia, Estonia, Letonia y Lituania. Para alcanzar el mar del Norte y el Atlántico, Rusia debía imponerse en los estrechos de Sund y Belt y en los canales de Kattegat y Skagerrak.

El temor a la expansión naval rusa obligó a Gran Bretaña a apoyar con la Royal Navy al Imperio turco otomano y a Suecia en estos conflictos. Para Gran Bretaña el Imperio turco otomano constituía una barrera frente a las pretensiones rusas de llegar al Mediterráneo y al Atlántico, en tanto que Suecia debía contener la arremetida de Rusia sobre el mar del Norte y el Atlántico.

LA MARINA SOVIÉTICA ANTERIOR AL ALMIRANTE GORSHKOV

Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918) la Marina rusa quedó subordinada al Ejército y realizó operaciones defensivas y costeras. La Marina fue uno de los principales apoyos de los bolcheviques

en las revoluciones de 1917, defendió a la Unión Soviética durante la guerra civil (1918-1920) y ayudó a consolidar el régimen comunista. La Unión Soviética disminuyó su presencia en el mar Báltico cuando reconoció la independencia de Finlandia, Estonia, Letonia y Lituania (1918). Comenzado el proceso revolucionario la Marina roja quedó en desventaja respecto al ejército rojo. Los marineros solicitaron a Lenin la libre elección de consejos de trabajadores para organizar gobiernos revolucionarios locales y autónomos. La negativa de Lenin, la situación económica y el descontento social, provocaron el alzamiento de los marineros de Kronstadt, que fue duramente reprimido (1921).

La Marina soviética quedó muy golpeada por aquellos sucesos. Perdió influencia y sufrió el desinterés y la indiferencia de sectores del régimen comunista, quedó subordinada al ejército rojo, sin posibilidad de efectuar operaciones independientes, limitándose a actuar como su componente o brazo marítimo de apoyo y a ejecutar tareas defensivas y costeras. Stalin revisó el papel de la Marina y consideró que debía otorgársele un papel más activo, un poder naval oceánico con proyección y capacidad para realizar operaciones independientes. En el proceso de revalorización y desarrollo de la Marina (1933-1941) se destacó el almirante Nicolai Kuznetsov, quien decidió formar una flota con buques de superficie grandes y pesados (acorazados, cruceros, portaaviones), cazatorpederos y submarinos. A las misiones tradicionales se agregaron operaciones ofensivas. En la Segunda Guerra Mundial la Unión Soviética regresó al mar Báltico (ocupación de Finlandia).

La invasión alemana de la Unión Soviética (1941) detuvo la formación de la nueva Marina que, durante la Gran Guerra Pa-

triotica (1941-1945) ética realizó actividades auxiliares y de defensa costera como auxiliar del ejército rojo. Finalizada la guerra, Stalin retomó sus planes para la Marina. La fuerza naval soviética demostró su importancia en los primeros años de la Guerra Fría para explotar las victorias logradas en el Báltico (recuperación de Finlandia, Estonia, Letonia y Lituania).

EL ALMIRANTE SERGUÉI GORSHKOV Y LA TRANSFORMACIÓN DEL PODER MARÍTIMO RUSO-SOVIÉTICO (1956-1985)



**Almirante Serguéi Gorshkov
(1910-1988)**

Vida y obra del almirante Serguéi Gorshkov

La muerte de Stalin (1953) y el juego político que se produjo en el Partido Comunista (PC) trajeron cambios importantes en la evolución de la Marina. En 1956 Nikita Krushev desplazó al almirante Kuznetsov como comandante en jefe de la Marina por cuestiones políticas y por no compartir su modelo de Marina. Kuznetsov apoyaba una Marina oceánica formada por

submarinos y buques de superficie grandes y pesados dotados de artillería. Sin embargo no pudo erradicar la tradicional doctrina defensiva que la ataba a las costas y al Ejército.² Las innovaciones científicas y tecnológicas, como la aplicación de la energía nuclear en los sistemas de propulsión y armamento, hicieron de la Marina de Kuznetsov una fuerza obsoleta y desactualizada. Krushev descartó ese modelo y apuntó a una Marina que privilegiara los misiles y submarinos y donde los buques de superficie debían ser relegados y limitados a funciones de protección costera, protocolares y decorativas.

Para reemplazar al almirante Kuznetsov se designó a un joven oficial de distinguida actuación en la Gran Guerra Patriótica, que gracias a sus cualidades personales y profesionales había merecido la estima y confianza de influyentes dirigentes del PC: el almirante Serguéi Gorshkov. Su designación en 1956 como nuevo comandante en jefe de la Marina por Krushev “marcó el final de una época y un cambio de orientación en el desarrollo de la Marina soviética”.³ Con la llegada de Gorshkov al supremo mando naval se inició en la Unión Soviética un importante plan de crecimiento, desarrollo y expansión de su poder naval que en el transcurso de poco más de dos décadas habría de colocar al gigante comunista entre las potencias navales mundiales.

Serguéi Gorshkov nació en Kamenev-Podolski, Ucrania, el 25 de febrero de 1910. En 1927 ingresó a la Academia Naval de Frunze (Leningrado). Al egresar, fue destinado a las flotas del mar Negro y del Pacífico. En la Gran Guerra Patriótica Gorshkov comandó una flotilla en los mares Negro y de Azov y enfrentó la ofensiva alemana sobre el Cáucaso y sus yacimientos petrolíferos. Dirigió operaciones conjuntas y

anfibia, siempre de la mano del Ejército Rojo, y formó flotillas fluviales para hostigar a las fuerzas invasoras. El capitán Gorshkov se convirtió en un experto en acciones anfibias y sutiles. Por sus méritos en la guerra ascendió a contraalmirante (1941) y vicealmirante (1944). Tras la Segunda Guerra Mundial Gorshkov permaneció en la flota del mar Negro como jefe de su Estado Mayor (1948-1951) y comandante (1951-1955). Durante las luchas internas por el poder (1953-1957) Gorshkov ocupó el segundo lugar en la conducción de la Marina (1955) hasta que finalmente, en enero de 1956, Kruschev lo designó nuevo comandante en jefe.

El almirante Gorshkov debía preparar a la Marina para enfrentar los desafíos de la Guerra Fría. Esa situación obligó a revisar la misión, el rol y los componentes de las fuerzas navales y considerar el papel de los otros integrantes del poder marítimo (marina mercante, flota pesquera y flota de investigación oceanográfica). Tendría que trabajar sobre una Marina anticuada, defensiva, absorbida por el ejército, con escasa relevancia política y militar y que debía prepararse para entrar en acción en la era nuclear. Gorshkov continuó al frente de la Marina soviética durante el gobierno de Leonid Brezhnev (1964-1982), donde tuvo libertad de acción y recibió apoyo para sus planes. Durante la década del 80 se produjo el progresivo desgaste y envejecimiento político del Partido Comunista, dominado por una gerontocracia agrupada en el Politburó aferrada al poder y reticente a los cambios. En ese contexto, el almirante Gorshkov conservó su cargo de comandante en jefe de la Marina en los gobiernos de Yuri Andropov (1982-1983) y Konstantín Chernenko (1983-1985). En 1985 asumió el poder Mikhail Gorbachov. El nuevo gobernante introdujo tendencias reformadoras

(Perestroika y Glásnost), renovó la dirigencia comunista y desplazó a la “vieja guardia” del PC y también afectó a la Marina. Los tiempos eran de cambios y la figura del almirante Gorshkov se asemejaba más a una reliquia viviente digna del respeto nacional, que a un protagonista del nuevo y trascendente momento histórico en que entraba la Unión Soviética. Fue así que Gorbachov relevó a fines de 1985 al almirante Serguéi Gorshkov de su cargo tras 29 años de permanencia en el vértice de la conducción naval. Su fallecimiento (13 de mayo de 1988) le impidió ser testigo del fin del Imperio Soviético y del surgimiento de la nueva Rusia.

La transformación del poder marítimo ruso-soviético

Durante la Guerra Fría la armada norteamericana colaboró con las actividades político-militares desplegadas por Estados Unidos y Occidente para establecer un cerco estratégico alrededor de la Unión Soviética y el bloque socialista a fin de contener la expansión comunista. Para ello distribuyó y ubicó sus fuerzas en el Atlántico Norte, el Mediterráneo, el Índico y el Pacífico. Así surgieron la OTAN, el CENTO, la SEATO y el ANZUS.

Las crisis de Suez (1956), del Líbano (1958) y de los misiles en Cuba (1962) provocaron cambios fundamentales en la orientación del poder naval soviético. Aquellos tres acontecimientos demostraron la superioridad naval de Occidente y la capacidad de la US Navy para intervenir más allá de sus fronteras, y como contrapartida, las dificultades de la Marina soviética para concretar objetivos en ultramar, lo cual amenazaba el status de superpotencia de la Unión Soviética y su influencia en los asuntos mundiales.

La Unión Soviética no podía permitir muestras de debilidad ante situaciones similares a Suez, Líbano y Cuba. Este último acontecimiento era lo que le faltaba a Gorshkov para lanzar su proyecto de poder naval: "la crisis de los misiles cubanos es en efecto el momento de partida de la escalada de la Unión Soviética hacia una posición de preeminencia oceánica, aunque la necesidad de una blue water navy ya se había revelado en ocasión de los acontecimientos de 1956 y 1958. Al día siguiente de la crisis de Cuba, la Marina soviética intensificó sus misiones de presencia en los mares del mundo".⁴ Aquella situación convenció a Gorshkov de la necesidad de crear una Marina fuerte, moderna, oceánica, con sentido estratégico y proyección a escala global. Encaró su labor con una visión transformadora y orientada a convertir al poder naval en un instrumento fundamental de la política soviética. Contempló todas las posibilidades y opciones que podían aprovecharse del poder naval y elaboró misiones y actividades para tiempos de guerra y tiempos de paz (apoyo a la política exterior y la diplomacia, contribución al progreso y desarrollo). El poder marítimo empezó a verse como "el grado de posibilidad para aprovechar con la mayor eficacia el espacio oceánico o (...) la hidrósfera de la Tierra, en interés del Estado en su conjunto. Incluimos como integrantes principales del concepto de poderío marítimo del Estado la posibilidad que este tiene de investigar el océano y potenciar sus riquezas, el estudio de la marina mercante y la pesquera y su capacidad para cubrir las necesidades nacionales y también la existencia de una marina de guerra que corresponda a los intereses de dicho Estado."⁵

El almirante logró introducir en el PC y el gobierno una visión marítima de la política soviética e impulsar la expansión de la

Marina. Defendió y justificó sus proyectos ante una cúpula política y militar con mentalidad continental, buscó convencerla de la necesidad de un poder naval adecuado a las pretensiones mundiales de la Unión Soviética y llamó su atención sobre los riesgos de subestimar y descuidarla. Utilizó la historia con un sentido pragmático para fomentar conciencia marítima, obtener apoyos y facilitar su prédica sobre el poder naval.

Gorshkov creó y organizó una moderna fuerza de superficie integrada por cruceros, destructores, fragatas y lanchas rápidas, dotada de un importante número de misiles. Revalorizó al buque de superficie y puso los cimientos de una Marina que comenzó a alejarse de las costas y de las misiones defensivas (que no se descuidaron), para convertirse en una fuerza con perfil oceánico y capaz de emprender operaciones ofensivas, estratégicas e independientes, además de proyectar y extender la influencia soviética en tiempos de paz. Un almirante de la US Navy destacó que Gorshkov "ha llevado su marina al mar. La Marina soviética, que antes rara vez operaba fuera de la vista de la costa, ha adquirido una capacidad verdaderamente oceánica".⁶

En caso de guerra la fuerza de superficie debía apoyar las operaciones de los submarinos nucleares, combatir contra las unidades de superficie de la US Navy y batir objetivos costeros; en épocas de paz, debía ejercer presencia y despliegue en alta mar como extensión de la política exterior para mostrar prestigio y contribuir con los intereses del Estado en aguas lejanas. La fuerza de submarinos aumentó sus unidades, se modernizó al incorporar la propulsión nuclear y adquirió una gran capacidad estratégica. También se prestó atención a la guerra antisubmarina, la lucha anfibia, la

infantería de marina y la aviación naval embarcada.

Gorshkov sintetizó su visión y modelo de poder naval en lo que él denominó marina equilibrada, que consistía en que todos “los componentes de su potencia de combate y todos los medios que los aseguran tengan siempre la combinación más ventajosa que permita (...) realizar una propiedad suya como es la universalidad, es decir, la capacidad de cumplir misiones variadas tanto en caso de guerra nuclear como en cualquier guerra posible”.⁷

La idea de Gorshkov acerca de fuerzas navales equilibradas incluyó posibilidades y aptitudes para realizar actividades en tiempos de paz. Señaló su carácter dinámico y cómo su evolución estaba condicionada por distintos factores (distribución de fuerzas en el escenario internacional, cambios de régimen político de los estados, existencia de alianzas y bloques político-militares, posibilidades económicas, potencial industrial, desarrollo científico y tecnológico, misiones planteadas al poder naval por la conducción política del Estado). Gracias a su carácter global el nuevo poder naval rojo extendió virtualmente las fronteras marítimas y oceánicas de la Unión Soviética y acabó con la tradicional doctrina que empujaba a la Marina a las costas para cumplir misiones defensivas y apoyar al ejército. Los cambios doctrinarios, científicos y tecnológicos modificaron las formas de la guerra naval soviética e hicieron de este arma una fuerza disuasiva, audaz, ofensiva, capaz de resistir las agresiones y enfrentar a las fuerzas navales occidentales. Con el armamento nuclear para atacar los centros neurálgicos continentales, la confrontación “armada contra costa” adquirió primacía en la lucha naval. El objetivo principal consistió dominar o por lo menos controlar

los sectores marítimos y oceánicos de mayor valor estratégico.⁸

Gorshkov justificó el poderío de su Marina por necesidades defensivas y para proteger a la Unión Soviética y al bloque socialista ante las potencias navales occidentales. Sostuvo que el poder naval rojo era pacífico y que contribuía con el proceso revolucionario.⁹ Su obra generó inquietud en occidente pues se veía a la Armada como un recurso de la estrategia revolucionaria mundial de la Unión Soviética.¹⁰

La amplia visión de Gorshkov facilitó una mayor percepción de las importantes posibilidades que brindaban los mares y océanos, por ejemplo, su condición de abastecedores de valiosos recursos alimenticios, minerales y energéticos. Esto incitó al almirante a advertir sobre el aprovechamiento de esas riquezas y evitar su explotación monopólica por occidente. El poder naval debía custodiar y colaborar en la asimilación económica de los recursos marinos.

Sobre esas iniciativas, el contraalmirante estadounidense Ralph Ghormley resaltó que “la flota militar, la flota comercial, la flota pesquera y la flota oceanográfica, están todas estrecha y directamente controladas por Moscú, una tremenda demostración de poder marítimo soviético, que suministra una capacidad en continua expansión y refleja una determinación nacional”.¹¹ Además de apoyar a las fuerzas navales, aquellos tres componentes del poder marítimo se utilizaron como instrumento para obtener prestigio y mostrar al mundo la pujanza económica, el bienestar del pueblo y el desarrollo científico y tecnológico de la Unión Soviética. La marina mercante se convirtió en una de las más importantes y expansivas del mundo. Sirvió al comercio soviético; se le asignó la exploración y explotación de los recursos marítimos; apoyó a la marina

de guerra (transporte, sostén logístico, reserva de la marina de guerra) y se utilizó como instrumento político. Para Gorshkov, una marina mercante fuerte garantizaba la independencia política y económica del comercio exterior (“debe considerarse como un componente universal del poderío marítimo del país; le corresponde un importante papel tanto en tiempos de guerra como de paz”).¹²

La flota pesquera se transformó en una organización de gran magnitud, moderna, en expansión y que desplegó sus actividades económicas por todo el mundo.¹³ Según Gorshkov esa flota debía desempeñar funciones militares. Para Occidente “el creciente poder marítimo ruso no se manifiesta sólo en los cruceros, destructores y submarinos (...). Se lo puede ver también en la flota mercante rápidamente en expansión y en la ubicua flota pesquera”.¹⁴

Los buques pesqueros realizaron actividades de inteligencia durante sus numerosas y extensas travesías. Se contempló su aplicación para operaciones de desembarco y en tiempos de paz se utilizaban como naves de adiestramiento y capacitación del personal naval. Las actividades de los pesqueros alertaron a las armadas de occidente (la “flota pesquera rusa es un arma que no debe ser pasada por alto o subestimada en el prolongado conflicto de la Guerra Fría”).¹⁵ Gorshkov destacó la importancia de la flota pesquera ante la creciente demanda de alimentos por una población mundial en constante aumento. Para evitar el agotamiento de los recursos y diversificar la producción señaló la necesidad de expandir las actividades e industrias pesqueras sobre bases racionales y científicas e incitó a la modernización tecnológica de buques y equipamiento. Los buques de investigación oceanográfica cumplían tareas científicas, económicas y militares

por todo el mundo. A la exploración y relevamiento de los recursos del medio marino y la colaboración a la pesca se le agregó la búsqueda de datos de valor militar (profundidades, topografía, corrientes, temperatura, presión, salinidad, etc.).

Proyección y expansión del poder marítimo

La crisis de los misiles en Cuba (1962) señaló la incorporación de la Marina soviética al nuevo perfil estratégico. El poder naval, vinculado a las costas y aguas nacionales, se orientó decididamente hacia ultramar para convertirse en un instrumento fundamental de la política global de la Unión Soviética.

La principal aplicación del Almirante consistió en apoyar la política exterior para proteger, conservar, promover e incrementar los intereses del Estado más allá de sus fronteras.¹⁶

Las visitas a puertos extranjeros y la exhibición de bandera promovieron la difusión de una imagen poderosa del Estado soviético y de sus fuerzas navales por cuestiones de prestigio y para colaborar con la diplomacia.¹⁷ Los actos de presencia y las demostraciones navales eran un respaldo para los países aliados. Para obtener beneficios la Marina colaboró con la creación o equipamiento de fuerzas navales extranjeras y creó situaciones de dependencia naval en materia de repuestos y armamento. Los tiempos de paz también se aprovecharon para mantener y optimizar la disuasión, cumplir tareas de inteligencia, efectuar labores científicas y económicas, cooperar en proyectos de desarrollo marítimo, adiestrar al personal y organizar ejercicios y maniobras navales. Los buques soviéticos efectuaron numerosos y extensos viajes por todo el orbe, especialmente a los países del

tercer mundo, para ganar aliados, apoyar movimientos de liberación nacional y obtener posiciones de valor estratégico (bases navales, fondeaderos, facilidades navales y portuarias). La estrategia revolucionaria mundial encontró una gran ayuda en el poder marítimo rojo, ya que “habiéndose trasladado la lucha de clases a una zona de ultramar, probablemente sólo la Marina soviética puede proporcionar la flexibilidad necesaria para permitir a los elementos políticos, militares y sociales marxistas producir una victoria en la lucha de clases local”.¹⁸ Wolfgang Hopker señaló que “la URSS ha creado toda una gama de nuevas posibilidades de estrategia directa e indirecta, en especial mediante el refuerzo de su poderío naval”.¹⁹

El almirante atendió especialmente las áreas de los mares Mediterráneo y Báltico, dos espacios vitales históricos para Rusia, a fin de incentivar a la Unión Soviética a no descuidarlos e incluirlos como áreas claves de su política global. Estados Unidos efectuó un vasto despliegue global para rodear y encerrar a la Unión Soviética en sus fronteras. Con la proyección de su poder marítimo la Unión Soviética podía quebrar o flanquear el dilatado cerco estratégico Occidental compuesto por OTAN, CENTO, SEATO y ANZUS e incluso establecer un envolvimiento y contra-cerco sobre el mundo Occidental desde los espacios marítimos y oceánicos y el tercer mundo.

El mar Mediterráneo cumplió un papel fundamental en los planes del almirante Gorshkov. Convertirse en potencia del Mediterráneo significaba un triunfo de enorme valor histórico y simbólico por el hecho de representar el fin de la hegemonía occidental sobre el antiguo *Mare Nostrum* romano, un objetivo largamente ambicionado por la Rusia zarista y soviética. Ade-

más, acceder al Mediterráneo permitiría al poder soviético extenderse sobre los Balcanes, el Cercano Oriente, el canal de Suez, África, el estrecho de Gibraltar, el Atlántico Central y Meridional, el Caribe, el canal de Panamá y América del Sur. Para ello debía imponerse en los estrechos de Bósforo y Dardanelos y doblegar a la República de Turquía, que ejercía la custodia y vigilancia de aquellas estratégicas llaves marítimas, al igual que se habían enfrentado siglos atrás.

La expansión por el Mediterráneo, a lo largo del “bajo vientre” de la OTAN, representaba el brazo sur del vasto movimiento de pinzas aplicado por el Kremlin para herir por los flancos a Europa Occidental y aislarla de Estados Unidos, en coordinación con la maniobra similar que se practicaba en el norte de Europa sobre el eje Báltico-estrechos daneses-mar del Norte-Atlántico norte. En esa gran iniciativa, la península de Crimea constituía una pieza fundamental.

De la lucha contra el Kanato de Crimea Gorshkov destacó las numerosas operaciones militares que los rusos emprendieron para ocupar la ciudad de Azov. Ello constituía el primer paso para la conquista de los mares y territorios meridionales y el posterior acceso al mar Mediterráneo. Según Gorshkov, la invasión tártaro-mongola separó a Rusia de los mares del Sur.²⁰ Sobre las campañas contra Azov, comentó: “Se decidió que la ruptura hacia el mar debía comenzarse tomando Azov, con lo cual Rusia quedaría a cubierto de la amenaza turco-tártara (...) Sin embargo, la primera campaña de Azov (1695) mostró que sin ayuda de la marina, el ejército no podía tomar Azov, que recibía constantemente ayuda por mar. La intensa construcción de la marina permitió que ya en la primavera de 1696 se incorporaran los buques al asedio

y se tomara Azov con los esfuerzos conjuntos del ejército y la marina (...) Ciertamente que la conquista de Azov no resolvió en modo alguno la devolución de las salidas al mar para el libre comercio marítimo. Había que resolver también el problema del dominio de las costas del estrecho de Kerch, entonces bajo control de Turquía”.²¹ La conquista de Azov (1696) permitió a Rusia la salida al mar Negro y la libre navegación comercial por ese espacio marítimo; fue, además, “un brillante resumen de la lucha biseular de los rusos por su derecho a la navegación libre en los mares meridionales. Además de la salida de Rusia a las costas del Azov, el tratado con Turquía establecía la libre navegación de los rusos por el mar Mediterráneo”.²² Los efectos de la conquista de Azov se verificaron en la guerra contra el Imperio Turco Otomano de 1768-1774: “La flota del Azov-mar Negro (...) abrió a los rusos la ruta desde el Azov hacia el mar Negro, con lo cual se dio fin al problema, que surgió en 1696 con la toma de Azov. (...). Frustró el desembarco enemigo en Crimea, coadyuvando con ello a que Rusia se afianzase en la costa del mar Negro”.²³ Gorshkov señaló que el fortalecimiento de la Marina rusa permitió anexionar Crimea en 1783, donde se creó la principal base naval de la flota del mar Negro: Sebastopol. Esos acontecimientos, no obstante, no significaron el fin de la lucha en los mares y territorios meridionales.²⁴ Años después, en una nueva guerra contra los turcos otomanos (1787-1792), los rusos vencieron en Kerch, desalojaron del mar Negro a la flota enemiga y obtuvieron la costa del mar Negro desde el Dniéster hasta Novorossisk.²⁵ Las campañas navales rusas contra los turcos otomanos constituyeron antecedentes de la posterior fricción soviético-turca de la Guerra Fría. A fines del siglo XVIII la escuadra rusa arre-

bató a Napoleón las islas Jónicas y Corfú y las destinó como bases navales. Gorshkov resaltó la importancia estratégica de aquellas victorias en el Mediterráneo: “Napoleón creía que las islas Jónicas eran la posición de asalto más importante para las acciones militares contra Egipto, los Balcanes, Constantinopla y el sur de Rusia”.²⁶

En función de los intereses estratégicos de la Unión Soviética y del contexto de la Guerra Fría, el almirante Gorshkov destacó especialmente a la guerra de Crimea (1853-1856) como un claro ejemplo histórico para alertar al gobierno sobre los riesgos de descuidar la Armada y para llamar la atención acerca de la política contraria a Rusia que desplegaban las potencias occidentales: “Se acercaba el momento de pagar por la incompreensión zarista del significado de la marina en el desarrollo del país, por subestimarla como instrumento de la política y como fuerza armada. Se aproximaba la guerra de Crimea de 1853-1856. Inglaterra y Francia continuaban con su política encaminada a desalojar a Rusia del mar Mediterráneo y tomar en sus manos la economía y las finanzas de Turquía, que a su vez abrigaba la esperanza de recuperar su dominio sobre las costas septentrionales del mar Negro”.²⁷

De aquella guerra resaltó la prolongada defensa rusa de Sebastopol y respecto al tratado de París (1856), que selló la derrota de Rusia y el fin del conflicto, comentó que la “más dura de las condiciones del tratado era la que prohibía a Rusia tener una flota de guerra en el mar Negro” (lo cual se anuló en 1871).²⁸ Escenas similares a lo sucedido en la guerra de Crimea se repitieron años después en el conflicto ruso-turco de 1877-1878, cuando Inglaterra, con su flota, frustró el triunfo de Rusia y la obligó a retirarse en el momento en que se hallaba frente a Estambul para dar el golpe

final a los turcos otomanos. Rusia se vio así privada de lograr la salida al mar Mediterráneo. Ello se confirmó en el Congreso de Berlín (1878).²⁹ Como conclusión ante esta nueva decepción, Gorshkov comentó: "La cuestión de la conquista por Rusia del derecho a salir libremente al mar Mediterráneo se complicó sobremedida, se aplazó para tiempo indefinido, y ahora sólo podría resolverse en la arena de la guerra mundial. El constante empeño por lograr la salida libre al Mediterráneo fue durante más de un siglo la línea general de la política de Rusia. Esto prometía no sólo grandes ventajas comerciales y económicas, sino también una mayor incidencia en la península balcánica y en Asia Menor. Y aunque los estrechos del mar Negro estaban en manos de Turquía, debilitada desde hacía mucho tiempo, Rusia podía resolver este problema sólo a condición de que otras potencias no se inmiscuyeran en la lucha. Por ello, siempre que los principales Estados europeos se hallaban entretenidos en otras direcciones, Rusia volvía al objetivo básico de su política en el Sur, intentando lograr la libertad de comercio y navegación por el Mediterráneo. Rusia sólo pudo afirmarse en la parte septentrional y oriental de las costas del mar Negro. No pudo avanzar más en sus propósitos, aún con la victoria de sus tropas."³⁰

El almirante Gorshkov señaló que la defensa de la península de Crimea fue clave durante la Segunda Guerra Mundial. Destacó las operaciones de transporte y protección de tropas que realizó la flota del mar Negro (de gran importancia en la defensa de Sebastopol y en los desembarcos de Kerc y Feodosia). Aquella flota también defendió los puertos más importantes, aseguró la estabilidad del flanco sur del ejército rojo y afectó el avance alemán hacia el Cáucaso. Desde Crimea se desplegaron dis-

tintas operaciones que permitieron liberar los territorios soviéticos del sur.³¹

Los confines sudoccidentales de la Unión Soviética y del bloque socialista terminaban en las márgenes del mar Negro, aunque virtualmente se proyectaban sobre los estrechos turcos, el mar Egeo y el Mediterráneo oriental. La zona Sudoeste del "bajo vientre" ruso se caracterizó por una intensa actividad bélica naval a través de la historia y fue la ruta de todos los agresores que buscaban lastimar a Rusia en sus áreas meridionales (por allí desfilaron turcos otomanos, británicos, franceses, alemanes y los estadounidenses de la VI Flota de la US Navy). Fue por esos antecedentes por lo que Gorshkov consideró esencial el despliegue de la Marina para defender aquella delicada y siempre sensible región del territorio ruso-soviético.³²

Durante la Guerra Fría la Marina soviética obtuvo facilidades operativas y logísticas en puertos de Egipto y Siria por su apoyo al mundo árabe. En esos países contribuyó con el equipamiento y rearme de sus respectivas Armadas y con asistencia técnica para mejorar y desarrollar bases navales y puertos. Desde las bases de Egipto la Unión Soviética podía maniobrar sobre el canal de Suez y la ruta de abastecimiento petrolero entre el Golfo Pérsico, Europa Occidental y Estados Unidos. Durante las guerras árabes-israelíes de 1967 y 1973 la Marina envió fuerzas al Mediterráneo oriental para respaldar a los estados árabes. Así se formó la escuadra del Mediterráneo. El Mediterráneo perdió su condición de lago exclusivamente Occidental y la US Navy debió compartirlo con el poder naval soviético.

Gorshkov mostró a las fuerzas navales como defensoras de los movimientos de liberación nacional y enfatizó su carácter pacifista para generar simpatías y adhesio-

nes en el tercer mundo y ampliar la esfera de influencia soviética en ultramar. Expresó que “la protección de los pueblos hermanos y amantes de la libertad del mundo árabe, es una misión sagrada para la Marina soviética”.³³ El almirante se preocupó así de proyectar en el exterior una imagen pacífica y benévola acerca del despliegue de la Marina en el Mediterráneo. En resumen, el Mediterráneo “tuvo para Rusia desde hace mucho enorme importancia económica y estratégica. A través del mismo, se mantenían las relaciones comerciales y culturales con los países de la cuenca mediterránea y otros estados del mundo. Por aquí pasó durante largo tiempo una línea de defensa de Rusia contra los ataques de los enemigos por el sur. Aún mayor es el significado del mar Mediterráneo para la defensa de la Unión Soviética. Las posibilidades de los agresores imperialistas para atacar a la URSS directamente desde esta región han aumentado extraordinariamente debido a que en este lugar se disloca permanentemente la Sexta Flota de EE.UU.”³⁴

La Unión Soviética, al igual que la Rusia zarista, consideró al mar Báltico como un área clave para sus objetivos estratégicos. Rusia derrotó a Suecia en la Guerra del Norte (1700-1721) y en otros conflictos del siglo XVIII y se convirtió en potencia del Báltico. En aquellas guerras la potencia escandinava recibió apoyo naval y político de Gran Bretaña para contener la expansión naval rusa. Gorshkov enfatizó el papel de Marina en la lucha contra Suecia: “la marina aplastó el poder naval de Suecia (...) obligándola a renunciar para siempre al territorio conquistado por los rusos sobre las costas del mar Báltico”.³⁵

La Unión Soviética regresó al Báltico durante la Segunda Guerra Mundial. En la Guerra Fría el Kremlin necesitó controlar

el Báltico para acceder al mar del Norte y al Atlántico norte. La Marina se propuso flanquear a la OTAN a lo largo de su frente Septentrional y superar el estancamiento militar en el centro de Europa. Para Estados Unidos y la OTAN aquella amenaza era preocupante porque el Atlántico norte era su zona primaria de defensa y allí cruzaban sus vitales rutas de comunicaciones y abastecimientos. El Báltico adquirió así gran relevancia estratégica “tanto para la política expansiva del Este como para la defensa del Atlántico norte”.³⁶ El Kremlin pretendió convertir al Báltico en un *Mare Nostrum* Rojo y con la llegada de su poder naval al Atlántico norte buscó desconectar y aislar a Europa occidental y Estados Unidos para provocar un quiebre defensivo, económico y político en la OTAN.³⁷ En su carrera al Atlántico norte, los estrechos de Sund y Belt (vigilados por Dinamarca) representaban la puerta que conduciría a la Marina soviética hacia las aguas abiertas, por lo que debían ser dominados o controlados por Moscú. En esa estrategia tampoco debían descuidarse la influencia a ejercer en los canales de Kattegat y Skagerrak. Los conflictos por el predominio en los espacios marítimos del norte europeo, que durante el siglo XVIII enfrentaron a la Rusia zarista con Suecia, se actualizaron en la segunda mitad del siglo XX con la rivalidad entre la Rusia soviética y Dinamarca. En ese esquema, el Kremlin también puso en el punto de mira a Noruega y a sus antiguos enemigos Suecia y Finlandia. Para enfrentar a la Unión Soviética en Europa la OTAN preparó la denominada “estrategia del escudo y la espada”, en la cual la Fuerza Aérea Estratégica y los portaaviones de los Estados Unidos representaban la espada, en tanto que las Fuerzas Armadas de los miembros de la Alianza Atlántica constituían el escudo.

CONCLUSIONES

El almirante Serguéi Gorshkov agregó una marcada visión marítima a la política del Kremlin. Contribuyó con la expansión de la Unión Soviética en el escenario mundial con un programa de transformación marítima integral. Fomentó la conciencia marítima para empujar al gigante ruso hacia los mares y océanos y modificó el perfil y la orientación de la Marina para disputar a Occidente su secular hegemonía naval. Gracias a su obra, la Unión Soviética se convirtió en una verdadera potencia naval.

Gorshkov transformó a la Marina una fuerza nueva, moderna, oceánica, más independiente, renovada en lo científico y tecnológico, con aptitud ofensiva y sentido estratégico. Su capacidad de presencia, despliegue y proyección la convirtió en un instrumento clave de la política exterior que sirvió para ampliar la esfera de influencia soviética en ultramar. Utilizó la marina mercante, la flota pesquera y la flota de investigación para acompañar y complementar al poder naval y para promover e incrementar los intereses de la Unión Soviética.

La situación generada en las primeras dos décadas del siglo XXI por la acción de Rusia en las regiones del Cáucaso y del mar Negro (conflicto con Georgia en 2008, anexión de la península de Crimea a Moscú en 2014) representa la reactivación de un proyecto estratégico de siglos, en el cual sus lineamientos generales y esenciales se mantienen inalterables y donde la articulación entre el poder marítimo y la política exterior cumple un rol fundamental.

La figura del almirante Serguéi Gorshkov evidencia la relevancia del poder marítimo en el siglo XXI y su potencial aplicación como un instrumento de la política de Rusia. Como sucede desde la antigüedad, la península de Crimea vuelve

a tener un papel clave en el escenario mundial. Gorshkov destacó la importancia de Crimea en la historia, la estrategia naval y la geopolítica ya que constituía una pieza clave en la constante carrera del pueblo ruso-soviético por encontrar salidas hacia aguas abiertas, a la vez que servía como punto de apoyo operativo fundamental para la marina de guerra y como baluarte para la defensa de un sector sensible del territorio ruso-soviético, permanentemente expuesto a la penetración de potenciales agresores.

La incorporación de Crimea a Rusia y la libre posesión de la base naval de Sebastopol y de la flota del mar Negro permitirán al gigante euroasiático disponer de una plataforma estratégica clave para retomar su secular proyecto histórico y operar con ventaja en el área comprendida entre el mar Negro y el Cáucaso, con potencial extensión al Mediterráneo. Crimea prestará seguramente su contribución a la defensa del “bajo vientre” de Rusia (en coincidencia con la creciente presencia de la OTAN en la Europa del Este) y desde allí se podrá también vigilar el petróleo y el gas del Cáucaso y la infraestructura que distribuye aquellos estratégicos recursos energéticos hacia Europa Occidental. Las iniciativas de Rusia a partir de la anexión de Crimea podrían articularse, tal vez, con maniobras orientadas hacia los espacios marítimos del norte de Europa. Así sucedió en el pasado.

NOTAS

1 Giorgerini, G. “Cenni di storia e politica navale russa”, *Rivista Marittima*, 1986, 57-58

2 Erickson, J. “El alto mando naval soviético” *Revista de Publicaciones Navales*, nº 587, 1973, 712.

3 Mariner. “El Almirante Gorshkov ¿Genio naval o político oportunista?” *Revista de Publica-*

ciones Navales, nº 611, 4º trimestre de 1979, 877.
4 Giorgerini, G. op.cit. 146.
5 Gorshkov, Sergei. *Las fuerzas navales*, Moscú, Editorial Progreso, 1980, 31.
6 Zumwalt, E. R. “¿El Mahan del siglo XX?”, *Revista de Publicaciones Navales*, nº 592, 1975, 132. 7Gorshkov, S. op.cit., p.303. Sobre el carácter equilibrado de la Marina soviética véase también el artículo John Erickson,op.cit., 714.
8Gorshkov, S. op.cit., 274-275. Véase también el trabajo de Bryan Ranft “Almirante de la Flota S. G. Gorshkov” en la obra dirigida por Geoffrey Till, *Estrategia marítima y la era nuclear*, págs. 91-92.
9Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. Op.cit., 262.
10Mariner, op.cit., 881-882.
11 Ghormley, R. “El poder marítimo soviético se fortalece”, *Revista de Publicaciones Navales*, nº610, 3º trimestre de 1979, 624.
12 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 41.
13 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. Op.cit., 51.
14 “La flota pesquera rusa”, *Revista de Publicaciones Navales*, nº 568, enero-marzo de 1968, 618.
15 *Ibid.*, 619.
16 Gorshkov, S. “Las marinas en tiempo de guerra y de paz”, *Revista de Publicaciones Navales*, nº 589, 1974, 496.
17 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. Op.cit., 300-301.
18 Ghormley, R. “El poder marítimo soviético se fortalece”. *Revista de Publicaciones Navales*, nº 610, 3º trimestre de 1979, 622.
19 “La estrategia naval soviética: un desafío en el mar”, *Revista de Publicaciones Navales*, nº 594, 1975, 533.
20 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 82.
21 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit.,77.
22 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 82-84.
23 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 80.
24 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 84.
25 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 85.
26 Gorshkov, S. “Las marinas en tiempo de guerra y de paz”. *Revista de Publicaciones Navales*, nº 589, 1974, 519.

27 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op. cit., 89.
28 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., pág. 90.
29 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 91.
30 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 91-92.
31 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 169-175.
32 Gorshkov, S. “Las marinas en tiempo de guerra y de paz”. Op.cit., 520-521.
33 “La lucha por la supremacía en los mares”, *Revista de Publicaciones Navales*, nº 582, 1972, 440.
34 Gorshkov, S. *Las fuerzas navales*. op.cit., 87.
35 Gorshkov, S. “Las marinas en tiempo de guerra y de paz”. op.cit., 515.
36 “Escudo y espada en el Báltico”, *Revista de Publicaciones Navales*, nº 574, 1970, 244.
37 Hopker, W. “La estrategia naval soviética: un desafío en el mar”, *Revista de Publicaciones Navales*, nº 594, 1975, 530.

BIBLIOGRAFÍA

ACHCAR, Gilbert [et. al.]. *El Atlas de le Monde Diplomatique*, 2ª ed., Buenos Aires, Capital Intelectual, 2003.

BAKER WHITE, John. “Exhibiendo la bandera roja” (traducido de *Navy International*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVIII, año LXXVIII, Nº 601, 2º trimestre de 1977, Buenos Aires, Armada Argentina.

———. “Los soviéticos pescan en aguas muy alejadas” (traducido de *Navy International*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVIII, año LXXVIII, Nº 600, 1º trimestre de 1977, Buenos Aires, Armada Argentina.

BOOTH, Ken. *Las armadas y la política exterior*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1980.

“El poder del mar y Rusia y la estrategia naval de hoy”. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo XCIV, año LXI, Nº 544, enero-marzo de 1962, Buenos Aires, Armada Argentina.

“Elefante en el agua” (traducido de *Der Spiegel*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CII, año LXXI, Nº 577, 1971, Buenos Aires, Armada Argentina.

ERICKSON, John. “El alto mando naval soviético” (traducido de *Naval Review*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CIV, año LXXIII, N° 587, 1973, Buenos Aires, Armada Argentina.

FAIRHALL, David. *El poderío naval ruso*. 1° edición 1975, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1975.

FURLAN, Luis F. “El almirante Sergei Gorshkov y la proyección marítima y naval soviética durante la Guerra Fría”. En: *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, año XIII, N° 14, 2010.

GERVASI, Frank. “Rusia en el Mediterráneo” (traducido de *Marine Corps Gazette*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CIV, año LXXIII, N° 584, 1973, Buenos Aires, Armada Argentina.

GHORMLEY, Ralph. “El poder marítimo soviético se fortalece” (traducido de *Sealift*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CX, año LXXX, N° 610, 3° trimestre de 1979, Buenos Aires, Armada Argentina.

GIORGERINI, Giorgio. *Cenni di storia e politica navale rusa*, Roma, Rivista Marittima, 1986.

GORSHKOV, Serguéi. *Las fuerzas navales*, Moscú, Editorial Progreso, 1980.

———. “Las marinas en tiempos de guerra y de paz” (traducido de *Proceedings*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CV, año LXXIV, N° 589, 1974, Buenos Aires, Armada Argentina.

GRESH, Alain [et. al.]. *El Atlas de le Monde Diplomatique II*, 1ª ed., Buenos Aires, Capital Intelectual, 2006.

GRISWOLD, L. “La guerra por estrangulamiento” (traducido de *Sea Power*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CV, año LXXIV, N° 589, 1974, Buenos Aires, Armada Argentina.

HELLNER, Maurice. “El poder naval y los planes soviéticos hoy” (traducido de *Proceedings*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo XCII, año LX, N° 540, 1960, Buenos Aires, Armada Argentina.

HILL-NORTON, Peter. “¿Qué nos pasará en el mar?” (traducido de *Navy International*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo

CVIII, año LXXVIII, N° 601, 2° trimestre de 1977, Buenos Aires, Armada Argentina.

HOPKER, W. “Estrategia del mar Báltico” (traducido de *Visier*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo XCIV, año LXII, N° 546, julio-septiembre de 1962, Buenos Aires, Armada Argentina.

———. “La estrategia naval soviética: un desafío en el mar” (traducido de *Rivista Marittima*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVI, año LXXXV, N° 594, 1975, Buenos Aires, Armada Argentina.

JACCHIA, Enrico. “Con la mirada puesta en el dominio de los mares” (traducido de la *Rivista Marittima*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVIII, año LXXVIII, N° 601, 2° trimestre de 1977, Buenos Aires, Armada Argentina.

JESCHONNEK, Gert. “Escudo y espada en el Báltico” (traducido de *Atlantische Welt*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CI, año LXX, N° 574, 1970, Buenos Aires, Armada Argentina.

KINDER, Hermann y HILGEMANN, Werner. *Atlas histórico mundial*, séptima edición, tomos I y II, Madrid, Ediciones Istmo, 1977.

“La flota pesquera rusa” (traducido de *Intelligence Defense*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo IC, año LXVII, N° 568, enero-marzo de 1968, Buenos Aires, Armada Argentina.

“La lucha por la supremacía de los mares” (traducido de *Time*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CIII, año LXXII, N° 582, 1972, Buenos Aires, Armada Argentina.

LABAYLE-CIUHAT, Jean. “La flota soviética” (traducido de *Cols Bleus*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CX, año LXXX, N° 611, 4° trimestre de 1979, Buenos Aires, Armada Argentina.

Le BOURGEOIS, J. “¿Qué se propone la marina soviética?” (traducido de *NATO Review*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CIX, año LXXIX, N° 605, 2° trimestre de 1978, Buenos Aires, Armada Argentina.

LEE, Gordon. “¿Otro Almirante Fisher? La Armada soviética” (traducido de *The Economist*). Reproducido en: *Boletín del Centro Naval*, vol. XCI,

año XCII, N° 696, julio-septiembre de 1973, Buenos Aires, Centro Naval.

LE MASSON, Henry. “La potencia naval soviética” (traducido de *Revue Militaire Generale*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo C, año LXIX, N° 571, 1969, Buenos Aires, Armada Argentina.

LEPOTIER, “El perturbador soviético” (traducido de la *Revue de la Defense Nationale*). Reproducido en: *Boletín del Centro Naval*, vol. LXVIII, N° 645, octubre-diciembre de 1960, Buenos Aires, Armada Argentina.

“MARINER”. “El Almirante Gorshkov ¿genio naval o político oportunista?” (traducido de la *Revista Internacional de Defensa*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CX, año LXXX, N° 611, 4° trimestre de 1979, Buenos Aires, Armada Argentina.

MASSON, Phile y COUHAT LABAYLE, J. “La presencia soviética en el Mediterráneo” (traducido de *Revue Defense Nationale*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CIII, año LXXII, N° 583, 1972, Buenos Aires, Armada Argentina.

MOORE, J. E. “Los soviéticos y el mar” (traducido de *Navy International*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CV, año LXXIV, N° 588, 1974, Buenos Aires, Armada Argentina.

“Poder naval en la ofensiva. El potencial del bloque soviético en el mar Báltico” (traducido de *Welvr-Pol Information*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CII, año LXXII, N° 583, 1972, Buenos Aires, Armada Argentina.

RANFT, Bryan. “Almirante de la Flota S. G. Gorshkov”. En: TILL, Geoffrey. *Estrategia marítima y la era nuclear*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988.

“Rusia recurre al mar: ¿por qué?” (traducido de *Navy International*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVI, año LXXV, N° 592, 1975, Buenos Aires, Armada Argentina.

REINOSO MARTÍNEZ, J. “Fundamentos geopolíticos del imperialismo soviético” (tomado

de la *Revista General de Marina* de España). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CI, año LXX, N° 574, 1970, Buenos Aires, Armada Argentina.

“Rusia, juego de potencia en los océanos” (traducido de *Time*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo IC, año LXVIII, N° 568, enero-marzo de 1968, Buenos Aires, Armada Argentina.

SICK, Gary. “Rusia y Occidente en el Mediterráneo” (traducido del *Naval War College Review*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CI, año LXX, N° 575, 1970, Buenos Aires, Armada Argentina.

SMITH, Clide A. “El sentido y la trascendencia de los artículos de Gorshkov” (traducido del *Naval War College Review*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CV, año LXXIV, N° 590, 1974, Buenos Aires, Armada Argentina.

WATSON Bruce W. “Comentarios sobre *El poder naval del Estado*, de Gorshkov” (traducido de *Proceedings*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVIII, año LXXVIII, N° 602, 3° trimestre de 1977, Buenos Aires, Armada Argentina.

ZALDUENDO, Eduardo. *Las seis Rusias*, Buenos Aires, EDUCA, 2003.

ZUMWALT, Elmo R. “¿El Mahan del siglo XX?” (traducido de *Proceedings*). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVI, año LXXV, N° 592, 1975, Buenos Aires, Armada Argentina.

El autor agradece muy especialmente la ayuda del capitán de navío (R) de la Armada Argentina Jorge Rolando Bergallo (administrador del Instituto de Publicaciones Navales), del señor Eduardo Juan Amores Oliver (investigador de la Dirección de Estudios Históricos Fuerza Aérea Argentina), del capitán de navío (R) de la Armada Uruguaya Francisco Valiñas (Presidente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial) y de María José Izquierdo Alberca (Analista principal del Instituto Español de Estudios Estratégicos).



LA CRIPTOGRAFÍA EN LA GUERRA DEL PACÍFICO

Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN
comodorober@hotmail.com

*“Un espía en un sitio oportuno
vale por 20.000 soldados”*
Napoleón

INTRODUCCIÓN

Desde que se conoce la escritura, la criptografía - especialidad tomada de la lexicografía como recurso técnico que puede alterar una misiva cifrando su contenido- conforma una de las armas más inteligentes utilizada para transportar informaciones bajo secreto desde tiempos inmemoriales. El tronar de los tambores, los gritos onomatopéyicos, el humo, el brillo del astro rey, el trastoque de palabras, etcétera, fueron recursos de grandes capitanes de la historia, en guerra o paz. Entonces, en infinidad de oportunidades estos sistemas había que esconderlos del conocimiento enemigo, por todo el tiempo que se pudiera ganar. Asimismo, ello significó tarea para todos los bandos pues tras esto, la decodificación nació como lógica contramedida instintiva, como una especialidad que se vería consolidada en tiempos modernos frente a la escalada de las necesidades inherentes al desarrollo vertical de los conflictos.

En ese terreno ya antes de Cristo egipcios y hebreos utilizaban una determinada trasposición en sus complejas escrituras y el mismo Herodoto nos hace un relato de cómo tanto para la guerra, como en intrincados asuntos religiosos, se usaba el cifrado en esteras de cera o madera, en bastones cubiertos de cuero e incluso en tatua-

jes en la cabeza de algún esclavo. De tal modo se buscaba el secretismo para diversos asuntos; no en balde una breve aco-tación del antiquísimo Kama Sutra (escrito en sánscrito entre los años 240- 550 D. C.) suponía una suerte de técnica para que los amantes pudieran ocultar sus movimientos a la vista de ojos indeseables.

Y dentro de este espacio histórico clásico son innumerables las anécdotas de cómo se intentaba crear lenguajes simbólicos usando los más variados y enigmáticos elementos. Una de ella proviene del historiador militar pionero, el general ateniense Jenofonte (445- 355 A. C.), quién relató que en su famosa *“retirada de los Diez Mil”*, se utilizaron diversos colores para definir maniobras propias o del enemigo. Por su parte Homero relata como Teseo partió a la conquista del Vellochino de Oro poniendo velas negras a su navío, ofreciendo cambiarlas por otras blancas si el éxito coronaba su empresa; pero a su ansiado retorno, su padre, el viejo Egeo, que le aguardaba en la playa, al ver las telas negras ondear sobre el buque de su hijo, creyéndolo derrotado, se precipitó al mar al cual dio su nombre. Teseo tornaba triunfante, pero fatalmente había confundido sus señales.

Asimismo, siguiendo este terreno el clásico cronista Polibio (200- 128 A.C.) detalla la denominada *“Escitala”*, un sistema basado en trastocar y/ o sustituir signos tallados en tablillas de madera, métodos que fueron utilizados por las facciones griegas en sus interminables conflictos. El mismo Aníbal (247- 183 A. C.) utilizó para sus

misivas diversos dialectos africanos ininteligibles para sus rivales romanos y ya podemos señalar que el primer manual de criptografía militar, que se dice conocer, fue obra de Julio César (100-44 A. C.), aunque la investigación haya perdido su registro.

Pero en realidad, durante siglos, todos estos elementos utilizados fueron siempre vulnerables y hasta el mismo Corán, con sus elípticas citas escondidas, no resistió el análisis de los estudiosos. Por ello la proliferación de las escuelas criptográficas surgieron de cara a necesidades de las comunicaciones, apreciándose diversas influencias propias a las etnias y a las características de cada lengua. Ya en la Edad Media el surgimiento de poderosas casas de banco en Portugal, Holanda y especialmente el norte italiano, sumado a las inevitables colisiones del poder político y religioso, significó la aparición de decenas de formatos cifrados que evolucionaron siempre basados en reglas de trasposición de palabras que resultaban muy elementales en sus traducciones. Imperiosas necesidades de Estado buscaban hallar secreto en sus disquisiciones y los sistemas de correos no eran fiables en una hora de comunicaciones muy precarias y sujetas a largos lapsos.

Es que, todas estas técnicas elaboradas sobre una base intelectual conformada por una serie de sustitución de palabras y signos, nunca se consideraron invulnerables y, ante los sucesos diarios, habrían de hallar su final. En 1460 el polifacético sacerdote, escritor y arquitecto genovés León Battista Alberti (1404- 1472) inventó el cifrado polialfabético al que bautizó "*tratado de cifras*" un sistema basado en una elaboración matemática, donde se marcaban códigos que encubrían letras algebraicas. Al fin de cuentas Alberti, contemporáneo de Leonardo, fue uno de los mayores intelectuales del Renacimiento.

Pero, desde entonces, en las lides de la diplomacia o la guerra, las técnicas criptoanalíticas se transformaron en algo usual frente al surgimiento de más y más métodos de cifrados que cubrieron una etapa histórica europea dominada por una feroz expansión mercantilista y un enfrentamiento político - religioso que dejó huella.

En este ítem las incursiones que determinadas personajes históricos tuvieron dentro de la criptografía, tanto para fines de sus patrias, como de intereses particulares, son tan variadas como las mismas crónicas de sus siglos: Thomas Jefferson (1743-1826), Alessandro Volta (1745-1827), Samuel Morse (1791-1872), Frederick Marryat (1792-1848), Louis Braille (1809- 1852), Edgard Allen Poe (1809- 1849), Julio Verne (1828-1905), son solo algunos nombres que laboraron en la elaboración de claves. Aunque corresponde, contrario sensu, señalar que en los casos puntuales como el de Morse o el capitán de navío Marryat, también debieron trabajar para elaborar cifras encubriendo sus propios códigos de signos y señales, los mismos que en conferencias internacionales estaban siendo llevados a ser tomados como regla universal. Esa engorrosa tarea les fue encomendada por necesidades estatales.

Y aquí recababa el sentido literal de la criptografía y sus elementos conexos: el de que existía- y existiría siempre a todo nivel- un deseo de dar seguridades a las comunicaciones; una experiencia vital y compleja que respondía a las apetencias humanas. Algo unido al gris mundo del espionaje que a su vez suponía la aparición de factores que si bien no eran nuevos en esto de los conflictos armados, abrigaban la imposición de elementos que a tenor de los avances materiales serían, ya, como lo afirmaba Napoleón, absolutamente indispensables.

Entonces, claramente, va a ser durante el siglo XX, con sus dos grandes guerras mundiales, donde la criptografía alcanzaría su clímax, por la masificación de su uso en todos los teatros. ¿Se había logrado la confidencialidad soñada por todos? Negativo, pues el cifrado era tejido cada vez por más complejas fórmulas y la labor de descifrado iba fraternalmente unida a ellos en forma simétrica. Además la ambivalencia era clara y sujeta al fingimiento donde los errores se pagaban muy caro. Ejemplo fue el célebre “*telegrama Zimmermann*”, detonante de la declaración de guerra de EEUU a la Alemania imperial en 1917; quizás un indiscreto error de la diplomacia alemana, o para alguna franja de la investigación, una afortunada carnada de la inteligencia británica para motivar al presidente Wilson a dar guerra al Kaiser.

LA PREHISTORIA DE PEARL HARBOR

Bajo esta gama de explicación, este trabajo simplemente intentará detallar, en la forma más sucinta posible, que antes y durante la Segunda Guerra Mundial, y muy en especial en el teatro del océano Pacífico, fue donde la criptografía tuvo tanto destaque que hoy una abundante investigación señala que los tiempos de dicha conflagración fueron sensiblemente acortados y que por ende se ahorraron preciosas vidas salvando espacios que de lo contrario hubieran supuesto mayores sufrimientos y devastación. Si bien sobre el teatro europeo los trabajos de inteligencia propia sobre el enemigo tuvieron hitos importantes, se denota que jamás obtuvieron una resonancia tan absoluta como en el caso del enfrentamiento EEUU- Japón.

Y, dentro de este capítulo tan puntual, no caben dudas de que el frente del Pacífi-

co, desde Pearl Harbor a Hiroshima, tuvo niveles de encarnizamiento y violencia similares a los acaecidos en los campos de Europa oriental donde la Alemania nazi y la URSS soportaron altos niveles de bajas, militares y civiles. Estos dos casos tan particulares, fueron guerras a muerte incubadas por una cerrada oposición de intereses, de raíces políticas y asimismo hasta raciales. Así lo dice la crónica. Ello está registrado en la historia y no es necesario gastar más letras en su explicación.

Lo que sí es dable asumir en beneficio de este artículo es que episodios como el ataque japonés sobre Hawaii o la batalla aeronaval de Mydway se transforman en la más potable apología que pueda hacerse en torno a la criptografía, como la ciencia madre que posibilitó que sucesos de tamaño espectacularidad volcaran sus favores hacia el bando más preparado en el sutil camino de las comunicaciones escondidas y el espionaje a distancia.

Entrando brevemente en el tema de fondo se sobreentiende que ya sobre finales del siglo XIX se dejaba ver que los intereses de EEUU y el Japón se enfrentaban en relación a sus esferas de influencia. Por ejemplo, en torno al gigante chino. Y ni siquiera la guerra con Rusia (1904-1905), donde los nipones obtuvieron la victoria, pudo aventar tal peligro pues las políticas emanadas desde Washington en relación al Extremo Oriente, se encuadraban siempre dentro de un marco de oposición a todo aquello que significara un avance de Tokio hacia la consumación de un “*espacio vital*”. En este último caso el archipiélago japonés carecía de las materias primas necesarias como para alcanzar tal definición y el avance hacia las metas soñadas para la consumación de la prosperidad del imperio del sol naciente, se veían obstaculizadas por las dificultades que imponía la White House para frenar cualquier movimiento hacia el

sur, donde se hallaba el petróleo y los necesarios elementos como para que los intereses nipones hallaran su sostén.

A su vez, se contraponían dos formas de entender el mundo y mientras la vigorosa democracia estadounidense, bien luego de la Primera Guerra Mundial, conformaba la primera potencia económica e industrial del orbe, la estructura de poder japonesa mostraba cada vez más la intrusión de una fuerte casta militarista que prontamente, dadas las idas y vueltas de las políticas internas sumadas ahora a la situación externa, se adueñaría de la dirección del Estado. Y no sin efusión de sangre.

La inquina venía desde la misma Conferencia de Versalles de 1919 donde el Japón sufrió un gran desengaño pues las promesas de la Gran Bretaña y los EEUU de otorgar al imperio el necesario protagonismo en el lejano oriente no se dieron y las concesiones que habían sido prometidas fueron largamente discutidas. Las potencias anglosajonas se erigieron en protectores de China e incluso hasta de la naciente URSS, pues cuando en 1920 los japoneses quisieron intervenir militarmente más allá de Mongolia, los EEUU se opusieron firmemente. Dos años después, en el marco del tratado naval de Washington, los nipones se vieron forzados a limitar sus construcciones en una forma por demás fastidiosa resultando este hecho una representación cabal de que sus intereses se hallaban totalmente opuestos a las intenciones de los occidentales. Tal es el espectro de lo que se viviría sobre el Pacífico pocos años adelante.

Entonces, fatalmente, en las mesas de estudio de los diversos estados mayores, el imperio del Japón y los EEUU se enfrentaron en sucesivos “*juegos de guerra*” enmarcados en un in crescendo que se fue sobreponiendo y surgiendo en el acartona-

do mundo diplomático con tibios matices. Y uno de los elementos que salió a luz, merced al tráfico de los mensajes de la diplomacia japonesa fue la pesada controversia, que se instaló en las altas esferas niponas sobre quien lanzar el primer golpe: ¿EEUU o la URSS? Una interrogante que quitó el sueño de muchos durante meses y meses.

Y los sucesos marcaban el rumbo hacia el conflicto. La firma del pacto Antikomintern en Noviembre de 1936, entre el Japón, la Alemania de Hitler y la Italia de Mussolini, fue el aldabonazo que desnudó a ojos de Roosevelt las intenciones de los nipones y es así que todo lo anteriormente señalado se agravó aún más. Las idas y vueltas y la incertidumbre de la situación a escala mundial enmarcó a la facción más radical del ejército japonés, apoyado por políticos extremistas como el ministro Matsuoka, a decantarse por la acción contra los EEUU, mientras la enorme mayoría del almirantazgo juzgaba grave error atacar al gigante estadounidense. Este hecho mostraba la miopía de la troika dirigente nipona que afiliada a la ideología racista del filósofo Toyama, preconizaba las teorías de la “*guerra relámpago*” y el ninguneo del enemigo, un claro y utópico sentido que se radicalizó en cuanto los alemanes aplastaron raudamente a Polonia y Francia, tras el estallido del conflicto en Europa.

Estas discusiones fueron cruentas entre marina y ejército y es de hacer notar que hubo momentos de violencia donde se llegó al vertido de sangre. Multitud de actos terroristas se dieron contra varios jefes navales y políticos moderados, mientras, a vía de mayor ejemplo para el lector, el almirante Yamamoto debió permanecer más de un año a bordo de su buque no bajando a tierra ya que se hallaba amenazado de muerte por los extremistas cas-

trenses. En definitiva, para cerrar este capítulo sin entrar en una mayor digresión, el ejército nipón proponía una guerra naval contra EEUU, la Gran Bretaña y Holanda mientras la armada ponía su mira hacia la URSS y China. La lectura de las fuentes documentales así lo dicen mientras el cierre que consolidaba esta dirección la tenemos cuando el Japón firma un pacto de no agresión con la URSS el 13 de Abril de 1941. Los halcones que primaban por el avance hacia el sur y por consiguiente por la guerra con los occidentales, ganaban la partida.¹

La escalada hacia el choque final, desde Setiembre de 1939 a Diciembre de 1941, es definida por los historiadores como una suerte de “*guerra no declarada*”, ciertamente, teniendo en primera fila al presidente Roosevelt con ríspida elocuencia: los convenios de préstamo y arriendo con la Gran Bretaña, la negativa de venta de petróleo (bloqueo energético) y el cierre del canal de Panamá a la navegación nipona, las presiones contra Vichy para evitar la penetración japonesa a Indochina, la ayuda constante a China, la clausura del comercio insular hacia territorio estadounidense y filipino; en fin, en buena medida un humillante peldaño a peldaño en búsqueda de que Tokyo diera un paso en falso. Las medidas de Roosevelt retroalimentaban a los radicales del “*Dai Nippon*”. La crónica histórica de marras lo expresa en forma nítida.

Y ciertamente la criptografía tuvo un enorme peso en estos meses cruciales y aquí es de hacer notar, como ya rubricamos con anterioridad, la inferioridad nipona en este aspecto. Sus servicios de inteligencia no lograron, ni antes ni durante la guerra, penetrar a sus pares británicos y estadounidenses ni establecer algún foco en sus territorios; todo un fracaso que en el mundo del espionaje y sus cosas anejas, resulta demasiado grosero. Quizás el he-

cho de que la inteligencia española se encargara de espiar, a cuenta de los japoneses desde 1942 a 1943 a los medios estadounidenses, da una señal de hasta donde arribó este aspecto tan importante para proseguir cualquier conflicto. Esto último supone que ello, al ser también las cifras hispanas totalmente decodificadas por la inteligencia de los EEUU, solo significó un peso para Franco que, para su fortuna, nunca alcanzó un nivel de peligro o siquiera una mínima significación para Washington. Y la masacre de Manila de 1944, donde los nipones asesinaron a parte de la población filipina de ascendencia española, cortó de una vez con toda aquella muy tibia colaboración.²

EL CLÍMAX DEL CRIPTOANÁLISIS.

Sobre el caso de los meses previos al ataque del 7 de Diciembre de 1941 sobre Pearl Harbor se han dado a luz innumerables libros, investigaciones y notables films. En resumen, un hecho mediático formidable y un evento espectacular para aquella guerra tan destructiva que no en balde culminó con la bomba atómica. También, luego del evento, nada menos que siete investigaciones estatales de gran entidad- entre el Congreso, la Marina y el Ejército, a las que habría que sumar asimismo varias de fuentes privadas- hurgaron el tema. De toda esa maraña sobresale fuertemente no solo lo sorprendente del ataque japonés, con tan considerables medios navales a una posición tan al Este, sino la conducta de Roosevelt y su gabinete más cercano, que, además, como suerte de aderezo a una polémica inevitable, conocieron buena parte de las intenciones adversarias y poco hicieron con respecto a evitar el primer golpe. El hecho en si mismo refleja que los servicios de inteligencia estadounidenses lograron

penetrar la madeja de los códigos nipones en tan alto grado que de todo esto sobresale aquello de que en la Casa Blanca habían leído el telegrama de declaración de guerra antes que el mismo embajador Nomura lo presentara al Secretario Hull. El círculo de difusión de los mensajes descifrados solo encuadraba a la Casa Blanca, los secretarios de Estado, Guerra y Marina más el jefe de estado mayor del Ejército y el jefe de operaciones navales. Y nada más. Ellos eran los únicos depositarios de todos los mensajes del adversario. Pero tal circuito no poseía una terminal en Pearl Harbor, cuyo comando recibió el alerta cuando ya las primeras bombas niponas caían sobre la flota del Pacífico. Y sobre esto mucho ha sido escrito.

En el tema de marras, pese a que tanto el Ejército o el departamento de Estado, o asimismo la CIA, el FBI y hasta la US Coast Guard, poseían servicios de inteligencia que laboraban sobre medios del extranjero, fue la marina estadounidense la que logró mayores resultados, en especial contra Japón. Aunque su rivalidad con el SIS (Signal Intelligence Service) de sus colegas del ejército dio nota y lugar para que se tomara un trabajo conjunto que en numerosas ocasiones se complementó eficazmente.

En 1922 se había establecido en el Departamento de Marina en Washington D.C. la denominada OP-20-G (Oficina del Jefe de Operaciones Navales, 20 División, Sección G) encaminada a diseñar una misión de decodificación de las cifras utilizadas por varias potencias extranjeras. De tal manera y dada las ya crecientes posibilidades de que el Japón fuera el rival de mayor peligro se desarrolló un entorno muy positivo de cara al trabajo sobre una codificación muy compleja como suponía serlo la de origen nipón. Dos años después se había logrado poseer una cohorte de sujetos

que dominaban el idioma japonés, en especial el dialecto “*kana*”, muy utilizado por Tokyo porque la dirección nipona creía que esta rara derivación lingüística era poco conocida. Se equivocaron. De tal manera se comenzó una labor prácticamente en las sombras que ha sido pasada al papel en varias obras referentes donde se denota la inevitable polémica sobre la real importancia que la revelación de las claves enemigas tuvo en el desarrollo de los acontecimientos, tanto anteriores como posteriores a los eventos.³ Y sobresale el hecho de que los encargados de tal empresa no poseían un nivel de comunicación con peso en la toma de decisiones ulteriores ya que, como es reflejado en la crónica, tuvieron la declaración de rotura de hostilidades en mano horas antes del estallido final y fueron simples espectadores de cómo el poder político y su burocracia encaraba el suceso.

Entonces, aquel domingo de Diciembre en la capital estadounidense fue para las gentes de la OP-20-G y el SIS una jornada notablemente frenética, aunque no así para el Departamento de Estado, el Pentágono y la Casa Blanca que a paso de tortuga tomaron sus decisiones. La crónica que todos conocemos así lo dice con toda frialdad. En suma, por algo las sucesivas investigaciones, y los consejos de guerra establecidos sobre las personas del almirante Kimmel y el general Short (comandante de la Flota del Pacífico y del Ejército en Hawaii respectivamente), mostraron al mundo la entidad del manejo que en las altas esferas se hizo con las informaciones que la inteligencia propia estaba derramando sobre las mesas del poder.

En el caso concreto que se analiza tenemos que el código japonés denominado “*Purple*” era utilizado por su diplomacia y constaba de letras y números entremezclados en forma muy compleja por lo que era

cifrado y descifrado siempre utilizando una máquina. Cada tanto se lo modificaba pero era tan dificultoso que ese procedimiento a veces se obviaba o se dilataba su cambio, cosa muy peligrosa para los intereses en juego. Pero como se sabe Tokyo confiaba a ojos cerrados en las bondades de sus criptógrafos, situación que fue su pérdida siendo manifiesta la diferencia con sistemas de otras banderas, como el alemán, por ejemplo, que poseía un afiatado método de constante cambio de cifras, aunque también la inteligencia británica logró entrarle a sus códigos.

Es entonces que se logran confeccionar varias máquinas decodificadoras cuya alegoría las hacía ser consideradas mágicas dado su alto nivel de funcionamiento; es que en realidad cada una de ellas era un genuino símil de su contraparte japonesa. Se hicieron unas siete copias de dichas máquinas: dos quedaron trabajando las 24 horas en el SIS, otras dos en la OP-20-G bajo el mismo orden de trabajo para así ser vigiladas todas las emisiones niponas; una fue enviada a Corregidor a órdenes de Mac Arthur y dos de ellas fueron entregadas a la Gran Bretaña que las instaló en Londres y Singapur. Así todas se complementaban en la tarea de espiar al todavía no declarado adversario japonés.

A principios de 1940 ya los EEUU habían descifrado el código “Purple” y por ende la diplomacia nipona carecía de la más mínima cobertura. Era una situación que a esta altura parece hasta poco creíble. Pero se dio y la única dificultad sufrida fue que la gran cantidad de mensajes en ocasiones tenía que ser clasificada y filtrada en razón de su interés y el personal a cargo no daba abasto. Se señala que de un total de ochocientos mensajes solo se hacía llegar a los destinos superiores unos cuarenta, por lo que el proceso de ordenación era algo muy pesado para aquellos encargados del siste-

ma, con las responsabilidades del caso ya que tenían que asumir que tal o cual papel no era relevante.

Los textos decodificados se denominaron “magic” y se convirtieron en la principal baza en torno al conocimiento de los planes de Tokyo y ciertamente, de mucho sirvieron en el plano que estamos desarrollando y los mensajes más importantes que se obtuvieron en aquellas horas previas al ataque sindicaron el avance notorio de la inteligencia estadounidense y su dominio de las comunicaciones del enemigo.

Pero, en referencia a los criptosistemas del ejército y de la armada imperial ocurría todo lo contrario. Los primeros basaban sus comunicaciones exclusivamente en claves literales y sus mandos mostraban siempre gran preocupación por su seguridad por lo que se cambiaban casi periódicamente. Por su parte la armada nipona usaba cifras en mayor medida que letras y las entremezclaba con numeraciones algebraicas y otros signos; todo un enrevesado sistema que parecía impenetrable y que además poseía más de cuatro variables denominadas “FLOTA”, “S”, “SA” y la clave “GENERALES DE MARRINA”, siendo esta última la que, a la postre, resultaría más difícil de desentrañar, al menos hasta más allá de la batalla de Midway. La historia de cómo se logró tamaña tarea tiene sus bemoles y no solo se trató de ortodoxas tareas de escucha, recibo y descifrado sino de subrepticias operaciones como la efectuada mediante un golpe de mano el 29 de Mayo de 1941 por un grupo de agentes de la inteligencia naval que fingiendo ser agentes de aduanas subieron a bordo del ballenero NICHU SHIN MARU, buque factoría de una compañía pesquera japonesa, cuando navegaba a unas 20 millas de San Francisco, con el pretexto de que portaba contrabando.

En el registro, donde nada ilegal se halló, se logró apoderarse de la clave SA, las coordenadas radiotelegráficas de toda la navegación nipona del Pacífico y las claves del servicio meteorológico. Naturalmente, el adueñarse de esta documentación puso en guardia a la inteligencia japonesa, aunque muy tarde ya que la radioemisora del ballenero fue averiada “*sin querer*”. Y ese lapso de tiempo dio para un estudio profundo de la configuración de las claves enemigas y de sus datos más esenciales.⁴

En los meses cruciales antes de Pearl Harbor la armada imperial efectuó radicales cambios en su “*GENERALES DE MARINA*”, impidiendo, por ejemplo, su lectura durante Julio y Agosto, justamente el período donde Tokyo tomaba algunas decisiones en torno a la dirección del futuro conflicto. Pero todo culminó en Septiembre pues la OP-20-G logró abrirla parcialmente aunque en forma bastante clara como para hacerla legible. Este triunfo fue coincidente pues el SIS logró también desentrañar la clave MORADA, la última y más compleja del servicio diplomático. Dentro del mundo del espionaje este fue un hecho de notable rango que demuestra que ninguna cifra se halla libre de perder su virginidad.

CONCLUSIÓN

Todo el panorama de la guerra criptográfica en el océano Pacífico señala en forma patente cómo el Japón resultó perdidioso en tan importante ítem. Las autoridades del imperio del sol naciente no fueron capaces de diseñar un sistema fiable para sus comunicaciones y ni siquiera se dieron cuenta del alcance de este factor pese a las filtraciones que existieron de parte adversaria⁵. Es que ni siquiera la debacle sufrida en Mydway (el Stalingrado

japonés) alertó al mando nipón de la entidad de la penetración de sus sistemas de inteligencia, cosa que supone una encarnizada polémica que aún subsiste, como indicamos.

Y tamaña inconciencia tendría su final tras otro grave desastre donde resultó baja el mismo almirante Yamamoto. Nos referimos a la denominada “*Operación Venganza*” ordenada directamente desde la Casa Blanca. A las 6,36 de la mañana del día 17 de Abril de 1943 la estación de Dutch Harbor (Aleutianas) sorprendió un mensaje cifrado procedente de la base naval de Truk que llevaba el indicativo del buque insignia del comandante en jefe, el acorazado MUSASHI que se hallaba allí fondeado. Tal cifra fue reenviada a Washington donde la OP-20-G la descifró raudamente y la entregó sobre las 11 horas al secretario Knox. El mensaje apercibía que el almirante Yamamoto iba a hacer una visita de inspección a la guarnición de la isla de Bougainville, por vía aérea, indicando el número y entidad de su escolta, así como la hora de su arribo a la zona señalada marcada para el día siguiente. A pocas horas de la tarde el mando aéreo del aeródromo de Henderson en Guadalcanal recibió una perentoria orden de Knox de atacar y destruir los aviones enemigos señalando que el presidente concedía máxima importancia a la operación.

*“La “operación venganza” fue un grave error norteamericano pues aunque se guardó en la mas absoluta reserva, levantó en los japoneses la horrible sospecha de que las claves de la Teikoku Kaigun habían sido rotas por el enemigo..... y a partir de entonces privó a las FFAA de los EEUU de la inapreciable ventaja que habían disfrutado sin interrupción desde el ataque a Pearl Harbor; que entre muchas otras cosas hizo posible la gran victoria de Mydway.”*⁶

En resumen la apasionante historia de los decodificadores estadounidenses puede llevar a simplificar el mismo resultado de la Segunda Guerra Mundial pues, asimismo, no se puede negar que la victoria más alta de la US Navy se dio en Mydway, con todas las cartas en la manga del almirante Ray Spruance. Empero, como señalamos, en el acotado teatro europeo la inteligencia británica también rayó alto en lo concerniente a su enfrentamiento con alemanes e italianos. En suma no puede haber duda de que un espía en el lugar adecuado puede llevar a la victoria que siempre beneficia al más preparado.

NOTAS

1. Luego del pacto con los soviéticos hubo varios conciliábulos donde se manejaron las iniciativas a tomar ante el avance alemán sobre Moscú que parecía incontenible. Pero en una reunión del supremo consejo de guerra el ejército japonés, por medio del general Tojo, se impuso ampliamente: guerra contra EEUU, la Gran Bretaña y Holanda. El atento lector tiene ante sí el hecho de que esto no solo salvó a la URSS del desastre sino que las divisiones siberianas fueron enviadas al oeste y contuvieron a los alemanes a la vista de la capital soviética, aliados al “*general Invierno*”.

2. Alguna fuente indica que en esos meses de 1944, dada la magnitud de los hechos de Manila, en Madrid se habría sostenido la posibilidad de que España declarara la guerra al Japón.

3. La historiografía japonesa en general sigue negando el hecho de que la inteligencia estadounidense haya desentrañado sus sistemas criptográficos; con honrosas excepciones. Si bien hubo irrupciones de los agentes encubiertos en varios consulados del imperio tanto en los EEUU como en Asia, lo sustraído no fue relevante como para afirmar que con dichos elementos se hayan abierto tantas cifras y claves tan complejas a lo largo de tantos y tantos meses.

4. Lo que hace a este tema apasionante es que subsisten infinidad de fuentes de investigación que señalan que la clave GENERALES DE MARINA tenía varios códigos que nunca pudieron ser rotos. Cuando en 1994 la familia del almirante Kimmel intentó defender su memoria ante el Congreso se abrieron los archivos del Pentágono donde surge que recién al final de la guerra se pudieron leer algunos de los comunicados cifrados que se dieron en aquel 7 de Diciembre de 1941.

5. En Enero de 1942 se formó una comisión investigadora sobre Pearl Harbor donde tanto el almirante Kimmel como el general Short fueron acusados de negligencia y pasados a retiro forzoso. Hubo una indiscreción que saltó a la prensa que señalaba que la Casa Blanca conocía de antemano los movimientos japoneses. Pero este hecho no alertó a Tokyo.

6. DE LA SIERRA Luis C/F. “*La guerra naval en el Pacífico*”. Página 434.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

DAHMS H.G. “LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL”. Barcelona. 1966.

DE LA SIERRA Luis. “LA GUERRA NAVAL EN EL PACÍFICO”. Barcelona. 1979.

FARAGO Ladislav. “EL SELLO ROTO”. Barcelona. 1974.

HUMBLE Richard. “LA FLOTA DE ALTA MAR JAPONESA”. Madrid. 1978.

YARDLEY Herbert. “THE AMERICAN BLACK CHAMBERS”. New York. 1931.

Internet:

LAYTON Edward. “AND I WAS THERE”

STINETT Robert. “DAY OF DECEIT”.

THEOBALD Robert. “THE FINAL SECRET OF PEARL HARBOR”

WILLEY Mark. “PEARL HARBOR, THE MOTHER OF ALL CONSPIRACIES”

WIKIPEDIA “ADMIRAL HUSBAND E. KIMMEL”

TARINGA “GRANDES ENIGMAS HISTÓRICOS”





www.revistanaval.com.uy

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

secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN

GRAN CANAL DE NICARAGUA

Capitán de Fragata (CG) Esteban FASANA
esfamo@gmail.com



Egresó de la Escuela Naval con el grado de Guardia Marina del Cuerpo General en el año 1990. Cumplió destinos en unidades flotantes de la División Minado y Contraminado, y División Servicios. Como Oficial Jefe cumplió destino en la Base Naval “CC Ernesto MOTTO”; en dos oportunidades en misión Oficial en la República Democrática del Congo bajo mandato de ONU; durante su carrera desarrolló Cursos de

Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM) en la República Argentina y Chile; participo de la VII, VIII y X Conferencia Naval Interamericana Especializada en CNTM. Ocupo puesto como Jefe de Operaciones de COLCO (Comando Local de Control Operativo) y Jefe de Operaciones de CAMAS (Coordinador del Área Marítima Atlántico Sur). Es Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, Diplomado de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval y cursando último año en la Tecnicatura Previsionista en Higiene y Seguridad Industrial. Ejerce la docencia de la asignatura de Control Naval de Tráfico Marítimo para el Curso de Perfeccionamiento para Oficiales Jefes.

Capitán de Fragata (CG) Víctor RUIZ
vruiz@armada.mil.uy



Egreso de la Escuela Naval con el grado de Guardia Marina del Cuerpo General en el año 1995.

Ascendió a su actual jerarquía el 1° de Febrero de 2013.

Como oficial Subalterno se desempeñó en diversas Unidades Flotantes (ROU 02, ROU 20, ROU 22, ROU 06) y en el Servicio de Electrónica de la Armada.

Como Oficial Jefe se desempeñó como Comandante del Guardacostas “Paysandú” y Segundo Comandante de la Fragata “Cte. P. Campbell”.

Ejerce la docencia desde el año 2001 en el Centro de Instrucción de la Armada y en la Escuela Naval desde el año 2004 en las Áreas de Electrónica, Operaciones y Comunicaciones.

Participó en proyectos de investigación y desarrollo en la Armada Nacional como ser; Sistema de Control de Tiro y Boyado Inteligente.

Es Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval y Diplomado de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval.

El presente trabajo se analizará desde la óptica de las Relaciones Internacionales, en cómo afectaría un posible nuevo canal de intercomunicación oceánica, como el Canal de Nicaragua.

Se desarrollará a través de una introducción, en la cual se tendrán en cuenta los antecedentes. Posteriormente se realizará un análisis, donde se incluirán las perspectivas, vinculándose con el marco teórico dictado por la Cátedra, finalizándose con las conclusiones.

1. INTRODUCCIÓN

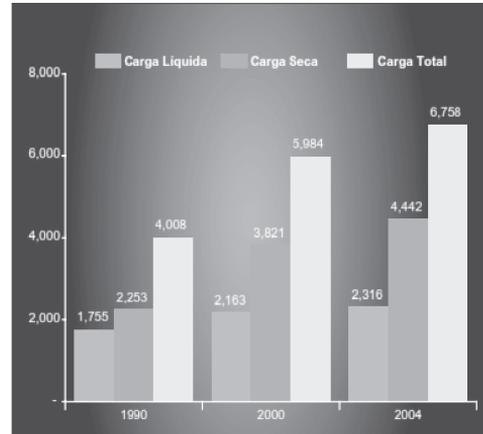
El proyecto del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, con un costo de inversión de unos USD 40.000 millones (precios al 2006), consiste en unir a los océanos Atlántico y Pacífico por medio de un canal acuático. Tiene dos componentes: (a) infraestructura, incluyendo estudios, diseño, financiamiento, construcción y operación de un canal interoceánico con capacidad para grandes buques de hasta 250,000 toneladas de desplazamiento y longitud de 286 kilómetros (Km), incluyendo 80 Km en el lago de Nicaragua; y (b) restauración, preservación y desarrollo del medio ambiente en la zona de influencia del Gran Canal en el país.¹

El 13 de junio de 2013, con la *»Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atinente a El Canal, Zona de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas«* la Asamblea de Nicaragua aprueba la construcción del Gran Canal. La ley otorga la concesión por 50 años, prorrogables por el mismo período, a la empresa China Hong Kong Nicaragua Canal Development Group (HKND Group).²

Además, esta concesión le otorgaría a la nueva empresa, la construcción de un oleoducto que conectaría espacios en li-

torales del Pacífico y del Atlántico; la construcción de dos puertos de aguas profundas, uno en el Pacífico y otro en el Caribe, ambos serían unidos por un canal seco por el cual circularía un ferrocarril de carga. También se crearían dos zonas de libre comercio y la construcción o ampliación de un aeropuerto internacional en cada una de esas zonas.

Se estima que un 85% del volumen del comercio mundial se realiza por la vía marítima. La Figura muestra la evolución del Tráfico Marítimo Mundial por grandes sectores, de 1990, 2000 y 2004, según datos de United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).



1.1 Antecedentes de Canales

CANAL DE SUEZ

El **Canal de Suez** es una vía artificial de navegación de 163 Km que une el mar Mediterráneo, Puerto Saíd con Suez en el mar Rojo, a través del istmo de Suez, de la península del Sinaí. La obra fue dirigida por el francés *Ferdinand de Lesseps* inaugurándose en 1869. En el momento de la inauguración, Egipto poseía el 44% de las acciones.

En 1955, cerca de dos tercios del petróleo europeo se transportaban por el canal. El 26 de julio de 1956 el Presidente Egipcio *A. Nasser* decidió nacionalizar el canal con el objetivo de financiar la construcción de la presa de Asuán, como respuesta a la negativa de EEUU y Reino Unido de financiar dicha obra. La medida fue recibida con indignación por Francia y el Reino Unido, principales accionistas del Canal de Suez y máximos beneficiarios del petróleo que circulaba por él, por lo cual el 29 de octubre de ese mismo año, realizaron una invasión de la zona junto a tropas de Israel.

Egipto, como represalia, hundió cuarenta barcos en el canal provocando el bloqueo total del mismo. (Crisis de Suez).

A principios de 1957, tras la intervención de la ONU, se completó la retirada de las potencias europeas e Israel. El canal se reabrió en el mismo año.

Alrededor del 8 % del comercio marítimo pasa por el Canal Suez, con un flujo diario de 50 buques.

CANAL DE PANAMÁ (se desarrollará en forma detallada en el análisis).

En 1903, Panamá y EE.UU. firmaron un tratado mediante el cual

EE UU emprendió la construcción de un canal interoceánico para barcos a través del istmo de Panamá. Al año siguiente, EE UU compró a la Compañía Francesa del Canal de Panamá sus derechos y propiedades y comenzó la construcción. Este mega-proyecto fue terminado en 10 años a un costo aproximado de USD 387 millones.

Fue inaugurado el 15 de agosto de 1914, pasando a ser administrado totalmente por Panamá, recién el 31 de diciembre de 1999.

Por el Canal de Panamá pasan actualmente unos 200 millones de toneladas mé-

	PANAMA AMPLIADO	SUEZ	NICARAGUA
Canal (Profundidad)	13.8 mts*	21 mts	22 mts
Canal (Longitud)	80 km	195 km	286 km
Buques (Capacidad)	120-130,000 dwt**	200,000 dwt	250,000 dwt
Buques (Calado)	12.3 mts*	19 mts	20 mts
Esclusas (Largo)	427 mts	Sin esclusas	466 mts
Esclusas (Ancho)	55 mts	300-365 mts	64 mts

* Estacional. Profundidad 16.1 mts, Calado 14.6 mts
** Según Panamá

tricas (TM) anuales equivalente al 2.9% de la carga marítima mundial.

Con la ampliación proyectada para el 2014, permitiría el paso de buques de tamaño mediano, este podría captar unos 300 millones de TM en 2019 (año estimado de inicio de operaciones del Gran Canal de Nicaragua), manteniendo su participación de 2.9%. Actualmente, buques por encima del tamaño que permite el Canal de Panamá tienen mayores costos y más días de navegación (hasta USD 2 millones y 36 días adicionales por viaje, según la ruta).

La mayor parte del tráfico que navega el Canal se desplaza entre la costa atlántica de los Estados Unidos y el Extremo Oriente, mientras que el tráfico entre Europa y la costa oeste de los Estados Unidos y Canadá constituyen la segunda ruta principal por esta vía.

Estados Unidos, China, Chile, Japón y Corea del Sur son los cinco principales usuarios del Canal.

2. ANÁLISIS Y PERSPECTIVAS

Se realizará el análisis tomando como metodología y marco teórico, los Factores de Incidencia en la Política Internacional, como lo expresa H. Baldomir en el Manual de Política Internacional Contemporánea.

Se entendió pertinente, buscar las similitudes y diferencias con el Canal de Panamá, estudiando la historia desde el punto de vista de las RRII, para posteriormente evaluar las perspectivas, dada la similitud del proyecto, la cercanía geográfica y cultural de Nicaragua y Panamá así como su relacionamiento con las principales potencias vinculadas, EEUU y CHINA.

2.1. Factores Naturales y Geopolíticos

La principal similitud entre Nicaragua y Panamá es la ubicación geográfica - estratégica de ambos países y las características físicas de sus territorios.

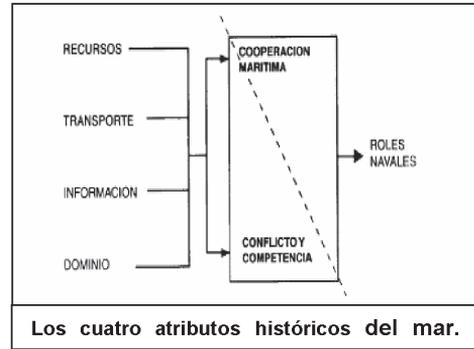
Nicaragua tiene las tierras más bajas en el centro del continente americano entre los océanos Atlántico y Pacífico, así como recursos hídricos abundantes y poco aprovechados en el área de la ruta recomendada del Gran Canal, como ser el lago de Nicaragua.

Ambos países pertenecen al Gran Caribe y sus raíces históricas se identifican con América Latina.

Debemos resaltar que se encuentran dentro de la Zona de Influencia de EEUU. El control de los EE.UU sobre el Canal de Panamá le permite dominar tanto el hemisferio occidental como el oriental, a través de la cadena de Bases Honolulu -Wake-Manila ubicadas en el Pacífico.

Si vinculamos la posición geográfica de ambos países con los conceptos vistos en ESTRATEGIA, expresados por G. TILL en su libro Poder Marítimo, donde expone los cuatro atributos históricos del mar³:

1. El mar como recurso.
2. El mar como medio de transporte e intercambio.
3. El mar como medio de información y difusión de ideas.



4. El mar como medio de dominio.

En los canales transoceánicos podemos advertir estos cuatro atributos, si bien G. Till, cuando habla de recursos, lo atribuye a los recursos vivos y no vivos que provienen del mar, como desarrollaremos en el presente estudio, veremos que la administración de los canales genera importantes recursos para los Estados.

También apreciaremos cómo el atributo de dominio cobra una importancia significativa, y cómo influyen en el relacionamiento de las potencias con los países en que físicamente se desarrollan los canales.

Otra visión geopolítica fundamental lo encontramos a través de La Escuela Inglesa, en donde destacaremos los pensamientos de A. T. Mahan y H. Mackinder. También debemos considerar a N. Spykman y su análisis de la "Tierra Orilla" o "Rimland".

Mahan, analizando a Inglaterra, concluye que *"fuerza y grandeza son producto de la riqueza que proviene del comercio"*, planteando la importancia del poder marítimo y el control de las líneas de comunicación.

Su influencia sobre el Presidente Roosevelt, para la construcción del Canal de Panamá se la considera relevante, dado su argumento de la imperiosa necesidad de

un canal que pudiera concentrar las Flotas del Pacífico y del Atlántico de la Armada de EE.UU. en forma rápida.⁴ (one and two power standard).

Mackinder señala que la potencia con poder continental que tuviera, además poder marítimo, se transformaría en dueña del mundo.⁵

Resulta importante resaltar el pensamiento de Mackinder, refiriéndose al canal de Panamá: *“Quien controla la ruta del Canal, comanda el Istmo, quien controla el Istmo, comanda el hemisferio, quien controla el hemisferio, comanda el mundo”*.⁶

A través del análisis de Spykman donde expresa que la nación que domine el “Rimland”, lograría un mayor poder sobre el mundo⁷, y entendiendo que un canal interoceánico Pacífico-Atlántico contribuye al dominio del Rimland,

encontramos otro argumento más, además del puramente comercial, en la importancia que tiene para las Potencias el control del estos canales.

De acuerdo a análisis especializados⁸, China para balancear la política de contención aplicada por Estados Unidos, ha optado por el reforzamiento de la seguridad de sus rutas de comunicación tanto marítimas como terrestres.

Ello explica el afán de China por consolidar sus relaciones diplomáticas con India y Pakistán, siendo este último una vía terrestre indispensable para China hacia el resto de Asia. Otro objetivo buscado por China es el de constituir una línea de seguridad entre las islas Kuriles e Indonesia, pasando por Japón, Taiwán y Filipinas. De ahí la importancia que representa para China la re-anexión de Taiwán.

Podemos inferir que al igual que como China está afianzando sus relaciones en Asia, bajo la fórmula de vínculos comerciales, también está intensificando las relaciones con Panamá y Nicaragua, ingresando con “una diplomacia sutil” dentro de la Zona de influencia de EEUU, y reforzando las Líneas de Comunicación Marítima.

2.2. Factor Demográfico

La Población de Panamá es de 3,5 millones (2011), mientras que Nicaragua siendo el país más grande de América Central, también es el menos poblado, con cerca de 5,4 millones de habitantes, con una densidad aprox.:41.1hab./ km².⁹

Panamá y Nicaragua están al borde de un conflicto migratorio, dado que el año pasado, Panamá invirtió USD 443 mil en la deportación de 752 extranjeros, en su mayoría nicaragüenses.¹⁰

Este factor tiene una relación directa con la economía como veremos posteriormente en el análisis y sin duda es una justificación más para buscar una inversión como la del Gran Canal.

2.3. Factor Técnico

Las empresas del HKND Group contratadas para este proyecto, serían:

Environmental Resources Management (ERM), consultora encargada de manera independiente de investigar el impacto ambiental y social de la ruta seleccionada para el proyecto.

China Railway Construction Corporation, contratada para llevar a cabo la evaluación de viabilidad inicial de acuerdo a estándares técnicos internacionales.

McKinsey & Company, empresa encargada de proporcionar la investigación y

análisis del proyecto del gran canal de Nicaragua al HKND Group.

Otra característica de este factor, es el enfoque chino hacia una fuerte modernización de su aparato tecnológico, dado que China prevé una futura guerra cuyo eje será la tecnología, y en especial, la informática.

Su Libro Blanco de la Defensa publicado últimamente confirma su voluntad de alcanzar un “*objetivo estratégico final que es el de crear armadas informatizadas, capaces de ganar las guerras del siglo XXI sustentadas en la informática*”.¹¹

2.4 Factor Económico

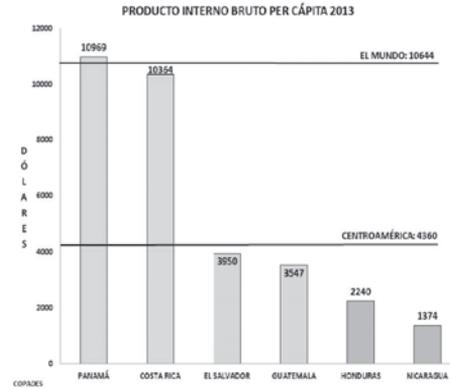
PANAMÁ Y NICARAGUA

El canal es el núcleo de la economía panameña orientando su economía en un 75% al sector terciario desarrollado en torno a este, que año a año sigue superando el 10% de expansión y que ha llevado al Presidente Martinelli a promover su país como la Dubái latinoamericana.

Los financistas de la obra de ampliación son: el Banco Europeo de Inversiones (BEI) otorgará 500 millones; el Banco de Japón para la Cooperación Internacional (JBIC), 800 millones; el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 400 millones; la Corporación Financiera Internacional (CFI), 300 millones; y la Corporación Andina de Fomento (CAF), 300 millones.¹²

Panamá, carece en mayor medida de recursos naturales, pero duplica el PIB nominal de Nicaragua. De hecho, es el más alto de América Central.

El *modelo económico neoliberal* impuesto durante la década de los noventa, ha permitido al país ser de los más globalizados de América Latina durante varios años. Es una economía totalmente dolarizada y sin banco central. La política



económica de Panamá se basa en el sector terciario, siendo uno de los países más precoces en utilizar esta política.

En la actualidad la economía de Nicaragua no es buena, ocupa el puesto 25 del mundo en PIB, es especialmente agrícola y dependiente en un 30% de las compras al mercado norteamericano.¹³

En 1990 comenzó un proceso de transformación política fundamental para Nicaragua, con una profunda reforma económica con la finalidad de establecer un nuevo orden económico. Se impulsa la sustitución del Estado como protagonista de la economía por el sector privado, y pasar de una economía planificada, prevaleciente durante la década de los ochenta, por la dinámica de una economía de mercado.

El Gran Canal aceleraría el crecimiento económico, incrementando el Producto Interno Bruto (PIB) y el PIB per-cápita en casi dos veces comparado con proyecciones optimistas de una situación sin canal y generando importantes inversiones adicionales. Tan sólo la construcción y operación del Gran Canal, aislándola de los otros impactos que tendría el Proyecto en la economía, llevaría al PIB de USD 4,900 millo-

nes en 2005 a unos USD 20,800 millones en 2025, en comparación con USD 11,800 millones en forma optimista para ese mismo año sin el Gran Canal.¹⁴

Esto significaría tener un crecimiento anual promedio del PIB de aproximadamente el 9%, bajo el supuesto que la economía sin canal creciera 4.5% por año, además de los beneficios fiscales, financieros y de balanza de pagos esperados. El Proyecto crearía empleos en forma significativa y permanente (se estiman unos 40.000 nuevos empleos directos durante la construcción y 20.000 durante la operación, más unos 120.000 empleos indirectos), contribuyendo a mejorar el nivel de vida de los nicaragüenses.

Nicaragua en su estudio, evalúa al Canal de Nicaragua como complementario y no en competencia con el canal de Panamá, dado que el canal de Panamá ampliado no podría cubrir la demanda de comercio y el tipo de buques que se estima para cuando el proyecto del Gran Canal esté operativo.¹⁵

Podemos apreciar cómo Nicaragua se estructura hacia a una economía neoliberal al igual que Panamá lo hiciera años antes, y si lo analizamos desde una posición realista¹⁶ apuestan a una interdependencia en las RRII dominada por factores económicos sobre los políticos.

CHINA

China, utilizando como actores a sus empresas multinacionales¹⁷, banco e inversiones, desarrolla sus estrategias políticas y económicas.

El empresario chino de las telecomunicaciones Wang Jing anuncia una inversión de USD 40.000 millones. La empresa promotora HKND Group., tiene sede en Hong Kong y es dirigida por Wang Jing. El

acuerdo firmado entre el Presidente de Nicaragua D. Ortega y W. Jing atribuye a la empresa China el control del canal por cincuenta años, prorrogables a otros cincuenta años.¹⁸

Según el periodista chino de la BBC Raymond Li, lo más importante de las relaciones son las conexiones que tiene Xinwie con la gigante estatal de telecomunicaciones Datang Group, la cual es una de las principales accionistas de Xinwie¹⁹. Esto demostraría el gran apoyo del Gobierno Chino a la empresa de Wang Jing y su proyecto del Canal de Nicaragua, podría responder a intereses tanto geopolíticos como geoestratégicos.

Podemos apreciar otra arista de la “diplomacia sutil” china, utilizando como vectores de sus política exterior a sus empresas multinacionales, íntimamente ligadas a contribuir con los intereses nacionales.

2.5. Factor Ideológico y Factor Psicológico

EEUU-PANAMÁ

De acuerdo con el Tratado Hay-Banau Varilla de 1903, y la Constitución de Panamá de 1904, se estipula la injerencia de los EE.UU. de intervenir en los asuntos internos de Panamá.

Se aprecia una aplicación de los conceptos de la Escuela Realista,²⁰ entendiéndose que se hace lo correcto al buscar el PODER para favorecer los intereses nacionales, en este caso los intereses de EEUU y de su nacionalismo, que según Roosevelt, justificaban su intervención.²¹

Posteriormente Panamá para reducir el margen de intervención de los EE.UU ha intentado transitar hacia conceptos idealistas²², amparándose en el Derecho Internacional. Se acordó a partir del año

2000, el país centroamericano tendría la responsabilidad de operar el Canal.

Ello implicó, por supuesto, la salida progresiva de tropas de EE.UU. y la clausura de sus bases militares, aunque se dispuso la defensa conjunta del Canal con este país.

Otro factor a considerar, es el decaimiento de la presencia de EEUU en Panamá es simultánea con la creciente incidencia china.

La progresiva penetración desde Oriente se puede observar con el arrendamiento de dos grandes puertos en la costa Pacífica (Balboa) y Atlántica (Cristóbal) de Panamá, a la Compañía Portuaria de Panamá, subsidiaria de una de las firmas más grandes de Hong Kong, con la significativa inversión financiera, y con el incremento de la población china, la cual representa de un 4 a 8% de la población panameña.

China es el tercer usuario mundial de canal después de EE.UU. y Japón.

CHINA

China, a pesar de seguir pretendiéndose comunista, está adoptando una política más neoliberal, y ha decidido perseguir un proyecto oportunista de integración económica en las Organizaciones Internacionales, tal como lo demuestran los esfuerzos que desplegó para que se aceptara su adhesión a la Organización Mundial del Comercio, así como su participación en el grupo de Shanghai y en la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático).

Como lo admite Richard Halloran, China no tiene otra opción que la de reforzar y ampliar su zona de seguridad y defensa nacional y regional, y ver cómo resolver la situación con Taiwán sin que se deba recurrir a un conflicto armado en el cual Estados Unidos tendría que intervenir.²³

El “neoliberalismo” reemplazó a la ideología de Estado como ideología dominante, brindando su orientación y su coherencia a las decisiones del gobierno, a su política exterior y a los nuevos valores en los medios de comunicación.²⁴ El auge económico que experimenta China, le planteó la necesidad de realizar transformaciones a nivel de estrategia y doctrina militar, dentro de sus diferentes armas, así como a nivel tecnológico. Sus prioridades son las de reforzar su Ejército y particularmente la Marina y la Fuerza Aérea, a fin de poder defender tanto su territorio interno como los espacios marítimos, y así, salvaguardar su soberanía.

Podemos apreciar un proceso de GLOBALIZACIÓN dado que se cumplen con los tres atributos expuestos por la cátedra: expansión hacia el comercio internacional, expansión a través de sus empresas multinacionales y aumento del flujo financiero a escala mundial.²⁵

Como apreciamos en ESTRATEGIA la herencia de Sun Tzu, marcada por el principio del “arte de vencer sin combatir”, utilizada por la estrategia china se ve reflejada en su *Libro Blanco de la Defensa*.

CHINA-NICARAGUA

La concesión otorgada por la Asamblea Nacional Nicaragüense al HKND Group es increíblemente amplia. Incluye derechos otorgados por 50 años (posibilidad de extenderse otros 50 años) para explorar, desarrollar y operar no solo el canal, sino gran cantidad de otros proyectos relacionados como los puertos de Corinto y Monkey Point (podrían convertirse en puntos importantes de intercambios y distribución de mercancías), una posible ferrovía y el desarrollo de un aeropuerto internacional.

Podemos apreciar cierta similitud en la imposición de condiciones entre EEUU con

PANAMÁ (en la etapa inicial del Canal), y China con Nicaragua respectivamente. En el caso del Canal de Nicaragua, el condicionamiento sería más económico que político.

Podemos apreciar cómo China adopta decisiones “rápidas y explotadas hasta el límite de sus posibilidades”.²⁶

2.6. Factor personalidad de los hombres de Estado

Podemos hacer un símil entre el determinismo y realismo de Roosevelt²⁷ en la construcción del Canal de Panamá, con la del empresario Chino Wang Jing y el gobierno chino en General, en el involucramiento de proyectos de Mega-ingeniería.

2.7. Hechos de reciente actualidad

Se destacan dos hechos de reciente actualidad, como la captura de cargamento bélico, “*Panamá capturó un barco de bandera Norcoreana proveniente de Cuba con cargamento bélico no declarado*”, el 15 de julio de 2013 y el anuncio de Maersk ‘*Es esencial el manejo de los costos y, en este momento, resulta atractivo para Maersk Line y las demás líneas navieras atravesar el Canal de Suez para llegar a la costa este de EEUU porque pueden utilizar barcos más grandes, consolidar servicios y utilizar menos combustible*’.

Se observa en el caso del tráfico de armas cómo incide la opinión de EEUU, debido a que estamos dentro de su zona de influencia.

Respecto al anuncio de la línea Maersk, “se supone” que con el canal ampliado volvería a transitarlo.

2.8. Conflicto Nicaragua - Costa Rica

Costa Rica y Nicaragua se encuentran enfrentadas en un litigio ante la Corte Internacional de Justicia por un humedal en la desembocadura del Río San Juan. Nicaragua mantiene una posición de dragado del Río, y por ende la presencia de efectivos militares en la zona, lo que Costa Rica califica como de incursiones militares nicaragüenses dentro de su territorio.

La OEA parece esperar a que el tiempo resuelva el conflicto, mientras EEUU no ha tomado posición en el asunto.²⁸

Todo esto demuestra una debilidad en las RRII Nicaragüenses en la región lo cual tiende a demorar o debilitar posibles inversiones como la del Canal.

3. CONCLUSIONES

a. El análisis de la Historia nos permite apreciar cómo se han establecido las Relaciones Internacionales de índole marcadamente Realista por parte de EE UU hacia PANAMA, y cómo esto ocurre hoy en día entre CHINA y NICARAGUA, en particular en el aspecto económico.

b. Nicaragua, quien debe buscar una solución al problema con Costa Rica, se verá beneficiado con la instalación del gran Canal, como lo fue y está siendo PANAMÁ, y como se detalla en el análisis prevé mejorar en forma importante su economía, lo cual traerá progreso y estabilidad social y política.

c. China en su proceso de crecimiento, está expandiendo su poder, es decir proyectando sus intereses,²⁹ por lo cual, comienza a generar alianzas económicas- estratégicas, tanto en Asia, como en América, ingresando así dentro de la zona de influencia de EEUU. Por todo esto y lo expuesto en el análisis, apreciamos el proceso de GLOBALIZACIÓN

CHINO, a través de la aplicación de su “su diplomacia sutil”, pero con concepción realista, y utilizando a sus empresas como proyección de sus relaciones internacionales busca autonomía y alternativas para cumplir sus objetivos.

d. Uno de esos objetivos (de acuerdo al Libro Blanco de la Defensa China) sería el reforzamiento de sus Líneas de Comunicación Marítima para proteger tanto a sus importaciones como exportaciones. Con el Proyecto del Gran Canal lograría autonomía dentro de una zona de histórica influencia de EEUU, y también transmitiría un mensaje importante al resto del mundo, mostrando su poder y capacidad a través de este tipo de emprendimientos.

e. Si observamos quiénes financian las obras de ampliación del canal de Panamá³⁰, nos preguntamos, ¿por qué China no financia esta ampliación y en cambio financia un mega proyecto similar?, por lo cual y de acuerdo a nuestro entender se aprecia una relación de competencia más que de cooperación entre los dos canales (Panamá y Nicaragua), además de una alternativa que brinde autonomía a China en la región.

f. Concluimos que de mantenerse las actuales tendencias económicas y de no aparecer alguna fuerza desestabilizadora que modifique en forma importante el actual mapa de las Relaciones Internacionales, se aprecia por todo lo expuesto, como altamente probable la consolidación del proyecto de Gran Canal de Nicaragua.

NOTAS

¹ Gobierno de Nicaragua, Comisión de Trabajo del Gran Canal, Agosto 2006.

² OPEAL- Observatorio de política y estrategia América Latina. Camilo Salazar 8/7/2013.

³ Poder Marítimo Una guía para el siglo XXI, G. Till, pág. 29.

⁴ El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo, presente y futuro. Cap A. T MAHAN, cap V.

⁵ Manual de Política Internacional Contemporánea, H. Baldomir, pág. 73.

⁶ Artículo Canal de Panamá, análisis geopolítico que cita a “Pascal Girot (ed.), “The Interoceanic Canal and Boundaries in Central America. The Case of the San Juan River”, *Americas Vol. 4: World Boundaries*, London, Routledge, 1994, p. 102.”

⁷ Manual de Política Internacional Contemporánea, H. Baldomir pág. 74.

⁸ Revista2032/china_transformation_estrategica_nicole_schuster.html.

⁹ Cepal-internet. <http://www.eclac.org> 20/07/2013.

¹¹ Revista2032/china_transformation_estrategica_nicole_schuster.html.

¹² Cepal-internet. <http://www.eclac.org>.

¹³ OPEAL- Observatorio de política y estrategia América Latina. Camilo Salazar 8/7/2013.

¹⁴ Gobierno de Nicaragua, Comisión de Trabajo del Gran Canal, Agosto 2006.

¹⁵ Gobierno de Nicaragua, Comisión de Trabajo del Gran Canal, Agosto 2006.

¹⁶ Manual de Política Internacional Contemporánea, H. Baldomir, pág. 55.

¹⁷ *Ibidem*, pág. 112.

¹⁸ OPEAL- Observatorio de política y estrategia América Latina. Camilo Salazar 8/7/2013.

¹⁹ <http://www.intereconomia.com/noticias-gaceta/internacional>.

²⁰ Manual de Política Internacional Contemporánea, H. Baldomir, pág. 55.

²¹ *Ibidem* pág. 102.

²² *Ibidem* pág. 55.

²³ Revista2032/china_transformation_estrategica_nicole_schuster.html.

²⁴ *Le Monde* N34 Abril 2002 pag 29-30.

²⁵ Cátedra de RRII- ESGUE 2013.

²⁶ Manual de Política Internacional Contemporánea, H. Baldomir, pág. 65.

²⁷ *Ibidem* pág. 60.

²⁸ Revista Naval N° 72-Abril 2013- Artículo: “Un canal por Nicaragua”, CN (R) F. Valiñas.

²⁹ De acuerdo a lo explicado por la cátedra de RRII, ESGUE 2013.

³⁰ Pág. 6- 2.4 Análisis Económico.



A 15 AÑOS DE LA RESOLUCIÓN ONU 1325: CONTRIBUCIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS URUGUAYAS A LAS MISIONES DE PAZ

Escribana Rosario Rodríguez
rosariorodriguezcuitino@gmail.com



Escribana Pública. Asesora en la Secretaría Permanente del Consejo de Defensa Nacional. Diplomada en Ciencia Política, actualmente realiza su tesis de Maestría sobre Defensa Nacional. Fue Subdirectora Académica del Centro de Altos Estudios Nacionales (CALEN)-Colegio de Defensa, Ministerio de Defensa Nacional de Uruguay. Co-Directora de los Cursos presencial y semi-presencial de Género en Defensa (estudios de la mujer) realizados en el CALEN y en la Escuela de Gobierno del Parlamento de Uruguay. Panelista sobre Género en instituciones de Defensa y Fuerzas Armadas en Chile y Uruguay. Fue Docente en la Escuela Naval y Escuela de Guerra Naval y Jefe de la Asesoría Notarial en el Ministerio de Defensa Nacional. Conferencista y panelista sobre Género en instituciones de defensa y Fuerzas Armadas. Miembro y colaboradora de la Red de Seguridad y Defensa en América Latina y de la Red de Mujeres en Peacekeeping, (RESDAL) y miembro de la Red de Mujeres en Seguridad y Defensa del Centro "William J. Perry" de Estudios Hemisféricos de Defensa, USA.

Doctora Carina de los Santos



Doctora en Derecho y Ciencias Sociales. Cursando la Maestría en Estrategia Nacional, en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CALEN) -Colegio de Defensa de Uruguay, Ministerio de Defensa Nacional. Es Abogada Militar. Asesora Jurídica del Sistema Nacional de Operaciones de Paz (SINOMAPA). Fue Asesora Jurídica del Estado Mayor del Ejército, Comando General del Ejército. Facilitadora del Centro Pearson Peacekeeping Centre, CANADÁ. Ha estado en varias ocasiones en trabajo de campo en Haití. Co-Directora de los Cursos presencial y semi-presencial de Género en Defensa (estudios de la mujer) realizados en el CALEN y en la Escuela de Gobierno del Parlamento de Uruguay. Conferencista en Seminarios de Apoyo a las Operaciones de Paz en Argentina, Guatemala y Uruguay. Docente del Instituto Militar de Estudios Superiores (IMES) y de la Escuela Nacional de Operaciones de Paz (ENOPU). Investigadora de la Red de Seguridad y Defensa de América Latina (RESDAL). Ha sido conferencista en Seminarios de Apoyo a las Operaciones de Paz, de la Academia de Defensa de Canadá en Argentina, Guatemala y Uruguay. Es Investigadora de la Red de Seguridad y Defensa de América Latina (RESDAL).

Resumen

La adopción en el año 2000 de la Resolución del Consejo de Seguridad 1325, sentó las bases para las actividades en materia de género y mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas y dio origen a la agenda “Mujer, Paz y Seguridad”. Hoy, las Resoluciones en esta área suman 7 y las Fuerzas Armadas han aportado a la realización de sus preceptos, mediante la participación en las Misiones de Paz de la ONU.

Introducción

Con la incorporación de la perspectiva de género como vértice, la Resolución 1325 destaca el efecto que el conflicto armado tiene sobre mujeres y niñas y la necesidad de aumentar la baja participación femenina en las actividades relacionadas con la paz y seguridad. A su vez, brinda un claro mensaje de que la paz solo puede consolidarse y sustentarse en el tiempo, con la interacción de hombres y mujeres en la prevención y solución de los conflictos.

De este modo, la norma establece una serie de lineamientos para la incorporación de la perspectiva de género, que con fines ilustrativos pueden dividirse en tres ámbitos. Algunos, están dirigidos a la reestructura de la ONU para una mayor participación de mujeres en cargos de toma de decisión. Otros, buscan que las partes en conflicto y los Estados en los que se producen las negociaciones y los acuerdos de paz, asuman un rol activo en la consideración de los efectos que los conflictos imprimen en mujeres y niñas. El tercer conjunto de lineamientos y que más de cerca nos toca, es aquel que apunta a los Estados miembros de la ONU y en particular, a los países contribuyentes de tropas, dentro de los cuales se cuenta a Uruguay: se insta a

los Estados miembros de la Organización a garantizar la participación de hombres y mujeres en condiciones de igualdad, aumentando la representación femenina e incorporando una perspectiva de género en todas las actividades relacionadas con la paz y seguridad.

La participación femenina en Misiones de Paz

Con una larga trayectoria de participación en Misiones de Paz de las Naciones Unidas, Uruguay estuvo durante mucho tiempo entre los diez países que mayor número de tropas aportaban a las Misiones y supo estar en el número uno en la región.¹ Esto le ha valido a nuestro país el reconocimiento de la ONU tanto por la cantidad de personal aportado como por la calidad de esa participación.

En este contexto, ¿Cuál ha sido la contribución de las Fuerzas Armadas uruguayas para el cumplimiento de la Resolución 1325? Es posible medir este aporte en dos planos: el nacional y el internacional.

A nivel nacional, el proceso de incorporación de la perspectiva de género comenzó aún antes de la adopción de la Resolución 1325, casi inmediatamente después del lanzamiento de la Plataforma de Acción de Beijing. Si bien como instituciones organizadas, las Fuerzas Armadas contaban con mujeres en sus filas, desde la década del 70 en tareas administrativas, de servicio, logísticas, profesionales y de administración de justicia, fue durante los años 90 cuando se suscitó un importante avance en la materia. En 1996, el Liceo Militar “General Artigas”, por primera vez habilitó el ingreso de mujeres a su propuesta educativa en Secundaria. Entre 1997 y 2000 hicieron lo propio la Escuela Militar de Aeronáutica, la Escuela Militar y la Escuela Na-

val, respectivamente², posicionando a nuestro país como pionero en la región en la incorporación femenina en los cuerpos combatientes

En el plano internacional, el 5% del personal uruguayo desplegado actualmente en Misiones de Paz son mujeres, porcentaje que resulta alto cuando de personal militar se trata, y que por ello tiene el efecto de realzar la imagen institucional de las Fuerzas Armadas y del país ante la ONU y ante los demás países aportantes de efectivos militares. De hecho, esta conformación de los contingentes militares por hombres y mujeres eleva la media de participación femenina en el componente militar de las Misiones de Paz de la ONU. Otra nota a destacar de la participación femenina en los contingentes uruguayos es el efecto que tiene en las actividades en el terreno, como por ejemplo, un mayor acercamiento de la población local, especialmente mujeres y niños, hacia el contingente. Esto facilita tareas como la recolección de información, apoyo a la comunidad y la promoción de un ambiente propicio que ayude a combatir la violencia sexual y de género contra mujeres, niños y niñas.

En este sentido, cabe recordar que la Resolución del Consejo de Seguridad 1820 (2008) vino a complementar los preceptos de la Resolución 1325, poniendo el énfasis en los nefastos efectos que la violencia sexual en los conflictos armados tiene no solo sobre las víctimas, sino para todo el tejido social de las comunidades que la padecen. En el texto de la Resolución 1820, el Secretario General Ban Ki-Moon, reconoce que la violencia sexual es utilizada en muchos conflictos armados del África como un arma táctica de guerra, haciendo a los civiles, especialmente mujeres y niñas, blanco deliberado de los ataques con el propósito de imprimir terror y/o ahuyen-

tar a la población. Las sucesivas Resoluciones sobre Mujer, Paz y Seguridad reafirmaron los conceptos de la 1325 y 1820.³

La incorporación de la perspectiva de género en el ámbito de las Misiones de Paz que demanda la Resolución 1325 supone como consecuencia natural, la capacitación y formación en esta temática del personal militar, civil y policial, previo al despliegue, por medio de los cursos que se brindan en los Centros de Entrenamiento para las Operaciones de Paz⁴. Este hecho supone a través de la difusión y el conocimiento, la generación de conciencia de género en las operaciones militares.

Por otra parte, las Operaciones de Paz presentan nuevos desafíos ya que se vuelven cada vez más complejas ante nuevos tipos de conflictos; es por ello que en octubre de 2014 la ONU creó un Comité de 14 expertos para introducir cambios a las Misiones de Paz⁵. La revisión y modificación a las mismas también supondrán cambiar la mirada hacia la mujer y no verla como la víctima en los conflictos armados que implica violaciones, embarazos forzados, abortos, tráfico y explotación sexual. Si ella es parte de la guerra, debe ser necesariamente parte de la paz e intervenir en los procesos de toma de decisión y potenciar sus diversos roles, como ser diplomático, político, legislativo, militar, policial y judicial.

Este Grupo Independiente de Alto Nivel sobre las Operaciones de Paz de la ONU contó en su integración original con tres mujeres y siendo que entre los temas a considerar se encontraba la protección de mujeres, niñas y niños así como su papel en el proceso de paz, fue motivo de crítica ante el desequilibrio entre géneros, lo que llevó a incorporar a otras tres mujeres, dejando en evidencia la dificultad de la incorporación de la perspectiva de género incluso al más alto nivel de decisión.

Avances en la región

Instancias regionales como las Conferencias de Ministros de Defensa de las Américas, foro natural para tratar los temas de defensa, buscan generar un mayor compromiso entre los Estados para incorporar la perspectiva de Género en el ámbito de las Misiones de Paz. Así, en la Conferencia celebrada en Banff, Canadá, los Ministros de Defensa y Jefes de Delegación manifestaron “Su intención de continuar incorporando la perspectiva de género en las operaciones de mantenimiento de la paz tal como se establece en la Resolución 1325 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas” y “Su compromiso de continuar promoviendo la incorporación de la perspectiva de género en el ámbito de la defensa”.⁶

A su vez, en la Conferencia de Santa Cruz, Bolivia, reafirman su compromiso de “Promover transversalmente la perspectiva de género en los diversos ámbitos de la defensa.”⁷, avanzando algunos pasos en la Conferencia celebrada en Punta del Este, Uruguay al reconocer “... la importante contribución de la mujer a la paz y la seguridad en su rol y en la promoción de la prevención y respuesta a la violencia sexual relacionada con los conflictos así como la protección de la infancia”⁸, vinculando y reforzando de esta forma la Resolución 1325 con las Resoluciones específicas vinculadas a la protección de mujeres y niños frente a la violencia sexual en los conflictos armados. Por su parte, en la Conferencia de Arequipa, Perú declaran “Su voluntad de continuar en el proceso de una mayor participación de la mujer en las fuerzas armadas en cumplimiento a la Resolución 1325 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre la Mujer, la Paz y la Seguridad”.⁹

Una de las recomendaciones de la Resolución 1325 a los Estados refiere a la elaboración de un Plan Nacional de Acción que contenga lo mandado por esa Resolución. Este Plan reúne el esfuerzo principal pero no único, del sector defensa, ya que está pensado para un desarrollo integral y transversal de la perspectiva de género en las políticas públicas.

A nivel regional, los países que cuentan con este Plan son Chile (2009) que acaba de lanzar en 2015 su segundo Plan y Paraguay (2013). El Salvador se encuentra trabajando en ello, especialmente desde 2014 a partir de un estudio sobre el estado actual de la Resolución 1325; Guatemala conformó en 2012 la Mesa Interinstitucional sobre Mujer, Paz y Seguridad para elaborar un borrador del Plan Nacional de Acción, pero no ha concluido su trabajo. Por su parte, Argentina ha cumplido parcialmente con el Plan ya que lo tiene para el sector defensa. En 2008, el Ministerio de Defensa argentino aprobó el “Plan de Acción en el ámbito de la Defensa para la efectiva implementación de la perspectiva de género en el ámbito de las operaciones internacionales de mantenimiento de la paz” y en 2011 realizó un taller para su elaboración que contó con la participación de diversos actores civiles, además del Poder Ejecutivo, lo que muestra que se encuentra en un proceso avanzado para su creación. Incluso, el Ministerio de Seguridad aprobó en 2012 los objetivos del Plan Nacional de Acción para la implementación de la Resolución 1325.¹⁰

La adopción del Plan Nacional de Acción es una medida altamente positiva para continuar avanzando en la integración de la perspectiva de género y la agenda femenina se ha visto intensificada desde la creación de ONU Mujeres que impulsa la Resolución 1325. De todos modos, si bien es

importante incrementar el número de mujeres que participan en las Misiones de Paz, con ello sólo no es suficiente; coincidiendo con Mesa (2010:59) “Aumentar el número puede ser un primer paso, pero la inclusión de la perspectiva de género debe incluir también medidas cualitativas, que verdaderamente modifiquen las relaciones de poder que existen en las estructuras políticas, sociales, militares y que supongan poner fin, a la desigualdad y violencia que sufren las mujeres en las situaciones de conflicto.”

Más allá de los avances logrados en materia de igualdad de género, no tenemos una mirada completa de los desafíos que aún quedan por delante si no vinculamos las Resoluciones del Consejo de Seguridad, en especial la 1325, con la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing la cual cumple 20 años precisamente en 2015. La incorporación de la perspectiva de género en las políticas llevadas adelante por los diversos países desde la celebración de la Cuarta Conferencia de la Mujer en Beijing no fueron suficientes, razón por la cual se encuentra en proceso de evaluación por los organismos internacionales y regionales que trabajan para el efectivo cumplimiento de los derechos humanos para mujeres y niñas, especialmente ONU y CEPAL.

Conclusiones

Si bien los marcos normativos no son suficientes, medidas de ese tenor contribuyen para el establecimiento de políticas públicas que demuestran el cumplimiento de los compromisos asumidos por los Estados. Si pensamos en el sector defensa, estas políticas deberán contemplar una activa presencia femenina que incluyan su verdadera participación en los procesos de construcción de la paz, en la prevención

y resolución de conflictos, en los puestos de toma de decisión, en la eliminación de la violencia contra la mujer y en la creación de instituciones que trabajen a favor de ésta.

Las Fuerzas Armadas uruguayas han contribuido al cumplimiento de la Resolución 1325 (2000) y en la agenda de Mujer, Paz y Seguridad. Esto se puede observar tanto a nivel nacional como internacional. A nivel nacional, a través del proceso de incorporación de las mujeres en las instituciones militares. Hoy, las Oficiales desarrollan la carrera militar sin restricciones normativas y acceden a la misma capacitación y especialidades que sus pares varones. En el plano internacional, el aporte surge de la interacción de hombres y mujeres desplegados en el terreno y el posicionamiento que de ello deriva para nuestro país. Sin embargo, el proceso de incorporación aún está evolucionando hacia una mayor inclusión femenina y los mayores desafíos que persisten, tienen que ver, precisamente, con lograr la equidad entre Oficiales hombres y mujeres, contemplando las naturales diferencias biológicas entre unos y otros.

Finalmente, cabe concluir que las acciones aquí reseñadas, así como toda otra acción que promueva la equidad de género haciendo eco de las disposiciones de la Resolución 1325, lejos de actuar en detrimento del hombre, procuran un trabajo en conjunto entre varones y mujeres que aporten diferentes perspectivas complementarias e integradoras.

Bibliografía

DE LOS SANTOS, Carina. Informe Uruguay «Perspectivas para la implementación de la Resolución de las Naciones Unidas 1325 en Uruguay», Proyecto RESDAL GPFS Género y Operaciones de Paz en América Latina.

Resoluciones 1325 y 1820, de la teoría a la práctica (2011).

MESA, Manuela. Mujer, paz y seguridad: la Resolución 1325 en su décimo aniversario, en Anuario CEIPAZ 2010-2011, Fundación Cultura de Paz, disponible en

http://www.academia.edu/1473094/Mujer_paz_y_seguridad_la_resolución_1325_en_su_décimo_aniversario

RODRIGUEZ, Rosario. “Sí, podemos” en Revista Naval, (Montevideo, Diciembre 2011), año XXIII N° 68

NOTAS

¹ Actualmente ocupa el lugar N° 21 y N° 2 en la región. Fuente: ONU, disponible en www.un.org/es/

² El ingreso a la carrera profesional militar en los Cuerpos de Comando fue autorizado

en 1997 (Fuerza Aérea Uruguaya), 1998 (Ejército Nacional) y 2000 (Armada Nacional)

³ Resoluciones Consejo Seguridad N° 1888 (2009), 1889 (2009), 1960 (2010), 2106 (2013) y 2122 (2013)

⁴ En nuestro país es brindado a través de la Escuela Nacional de Operaciones de Paz de Uruguay (ENOPU)

⁵ Disponible en <http://www.un.org/es/peacekeeping/operations/reform.shtml>

⁶ Declaración de la VIII CMDA, 5 de septiembre de 2008 (numerales 11 y 12)

⁷ Declaración de la IX CMDA, noviembre de 2010 (numeral 3)

⁸ Declaración de la X CMDA, octubre 2012 (numeral 15)

⁹ Declaración de la XI CMDA, octubre 2014 (numeral 13)

¹⁰ Disponible en <http://www.minseg.gob.ar/download/file/fid/686>



OTRO MISTERIO GUARDAN LAS AGUAS DEL PLATA

Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN
comodorober@hotmail.com

A vía de ejemplo, si hay algo que siempre se hace recurrente en lo concerniente al Uruguay marítimo, es la constante aparición de hechos vinculados al acorazado alemán GRAF SPEE; hoy lo vemos con el tema del “águila” que nuevamente se hace presente en la opinión pública. Pero existen miles de historias a las que hay que asomarse y ello se da sobre el gran rubro mediático de los siniestros en la mar con sus cinematográficas escenas. En este caso, en el nada grato rubro de cobrarse vidas y bienes en naufragios, siniestros y accidentes, el Río de la Plata nada tiene que temer al cabo Hatteras, al mítico Triángulo de Bermudas y ni siquiera al proceloso Cantábrico con sus “*costas de la muerte*”. Ello lo indican las cifras que conservan nuestros archivos –oficiales o privados– que pautan lo anterior en forma contundente. En estos elementos no solo buques de todo tipo y tamaño se ha llevado el Río pues desde Solís a la fecha los registros prosiguen enhiestos y el naufragio y/o la encalladura parecen ser constantes, sino que también se han vivido caída de aeronaves como recientemente se ha dado con la tragedia del avión de Air Class. Y aquí sobresale la entidad que esta tan dolorosa nómina posee para la historia nacional pues tanto la aviación comercial como asimismo la militar han tenido sus víctimas. En tan trágica lista se hallan nombres como los del teniente de navío Mario Botto y el alférez de navío Clemente Pradines, hoy recordados por la nomenclatura urbana, que el 5

de Enero de 1935 cayeron con su avión a las aguas de la bahía de Montevideo, nombres que deben sumarse a los de los capitanes de corbeta Carlos Curbelo y Mayo Villagrán, junto a muchos otros, víctimas de luctuosos episodios que en su momento enlutaron a nuestra sociedad. En suma, muchos incidentes de este u otro tenor guardan las crónicas platenses ya que el cruce de sus aguas es una constante en aras de las comunicaciones entre ambas orillas del Río. Así lo fue desde el inicio de la Conquista.

Siguiendo en esta línea tenemos al frente un poco nombrado accidente aéreo que tuvo como colofón la muerte de varias personas y la caída en aguas cercanas a Punta Carretas de un gran hidroavión cuatrimotor del modelo Sikorski S-44 perteneciente a una empresa local denominada con la sigla TACI. Este aparato era de un modelo del que solo se habían construido cuatro en total, por lo que hoy el Plata posee en su seno uno de estos gigantes del aire. El accidente ocurrió en la noche del viernes al sábado 16 de Agosto de 1947 cuando el hidro intentaba acuatizar en el medio de una situación climática que parecía desfavorable, con una cerrada neblina, momento que negó a sus pilotos la visión referencial de las luces de los faros del Cerro y la propia Punta Carretas, cosa que los obligó a tomar una errática travesía que supuso que la máquina efectuara varios pasajes sobre las cercanías del canal del entrada al puerto montevideano, sobrevolando los cascos

urbanos y causando la natural alarma de la población. Es de creer, dado que las informaciones recabadas en aquel momento siguen siendo muy difusas, que el avión extrañamente intentaba amerizar fuera de la bahía donde en realidad se hallaba su estación, buscando dicha contingencia aguas afuera por lo que, merced a una mala maniobra o a una falla en sus cálculos de altitud, al iniciar la maniobra de descenso su pesada estructura pegó contra las rocas que existen en ese paraje, que emergen a media agua, deshaciéndose el aparato contra las restingas de la otrora justicieramente denominada “Punta Brava”.

Y aquí irrumpe la polémica, dada la incertidumbre de tan poco ortodoxo acontecimiento que se daba dentro de un vuelo que surgía entre las tinieblas de la noche efectuado por una aeronave que parecía querer ocultarse a alguna mirada y que, como colofón terminaba estrellándose contra el Río con el cobro de nueve desaparecidos y solo tres de sus tripulantes con vida. Es que, hasta el mismo rescate de estos últimos había tenido sus bemoles pues sus declaraciones no fueron claras y como para encuadrar aun más la situación en una línea muy extraña las propias autoridades hicieron todo lo que pudieron como para que todo quedara lejano a la opinión pública. Y allí están los artículos de la prensa donde se dibujaba la presencia de un hecho de corte político y ciertamente diplomático pues raudamente se hizo conocer en forma informal que el hidroavión había conducido un cargamento de armas al Paraguay y que la riesgosa aventura había fallado, debiendo la aeronave retornar precipitadamente de tan agitado viaje culminando todo de la forma que explicitamos. La máquina pertenecía a la empresa TACI (*Transportes Aéreos Comerciales Internacionales*) que operaba con carga y pasaje

con diversas frecuencias de vuelo con escalas y destinos varios, estos últimos quizás un tanto singulares pues sus puntos de término se hallaban en el Cercano Oriente. Si bien esta compañía se embanderaba con nuestra enseña la mayoría de sus pilotos eran de nacionalidad estadounidense, cosa muy común en aquellos años inmediatos a la Segunda Guerra Mundial puesto que abundaban los tripulantes desocupados, veteranos del conflicto. Empero, el rescate de estos tres individuos siguió mostrando singularidades pues el mayor retirado de nuestro ejército Alcides Perdomo, un estadounidense de apellido Dinnen, ingeniero de vuelo y un ciudadano paraguayo: el mayor Alejandro Sierra, fueron los sobrevivientes del siniestro. Entonces en cuanto tocó tierra Perdomo intentó, primero, pasar desapercibido y al no lograrlo pese a la inusual colaboración que en este sentido le brindaron las autoridades de Prefectura y Policía, que virtualmente lo secuestraron de la vista pública, lanzó a luz una larga serie de informes que desnudaron el hecho de que la aeronave conducía un cargamento de armas hacia un punto de la geografía paraguaya donde en ese momento se desarrollaba un cruento levantamiento contra el gobierno dictatorial del general Higinio Morinigo, hecho que a la postre iba a costar miles de muertos en una contienda fratricida que tuvo como conclusión la victoria gubernamental.

Este conflicto intestino había estallado en el mes de Enero y las facciones enfrentadas respondían a causas político-sociales de los más diversos signos de cara a la misma turbulenta historia del Paraguay. Morinigo conducía el país desde la muerte en un accidente aéreo del anterior presidente, el mariscal Feliz Estigarribia (héroe de la guerra del Chaco), en cuya administración había fungido de ministro de de-

fensa y sin duda desde el inicio de su mandato hizo caso omiso de la constitución y gobernó con mano de hierro colocando a los partidos políticos de corte liberal por fuera de la ley. Asimismo ubicó a mucha de la joven oficialidad del ejército en puestos de importancia, entre ellos a un coronel llamado Alfredo Stroessner.

En este sentido Morinigo obtuvo buenos dividendos y cierta paz social a causa, entre otras cosas propias a la cosmovisión guaraní, de que observó una conducta ambivalente durante la contienda mundial, ora albergando a un poderoso lobby germanófilo que hacía de las suyas, ora apoyando a los EEUU en estentóreas declamaciones públicas; una de estas ante el mismo Congreso estadounidense. Pero Morinigo culminó declarando la guerra al Eje recién en 1945 cuando Hitler y Mussolini ya se hallaban en las puertas del Averno. Las causas de la denominada “*guerra civil del 47*” son bastante complejas y responden a situaciones dimanadas de luchas internas de poder entre sectores diversos de los cuales el partido Colorado paraguayó salió ganancioso pues logró obtener el apoyo de las masas autóctonas del campesinado merced a la aplicación de una política populista. De tal forma cuando estalló la contienda se formó una coalición antigubernamental que consistía en la alianza de los partidos Liberal, Febrerista y el diminuto Comunista, que, sumados a una muy pequeña fracción de las FFAA paraguayas se enfrentaron a las fuerzas de Morinigo. La lucha fue encarnizada y todo se consumó cuando el gobierno logró conformar un contingente compuesto en su totalidad por los denominados “*pynandi*” (en lengua guaraní: “*pies descalzados*”), gentes de campo con cuyo abrumador apoyo se aniquiló cruentamente a la oposición. Y aquí comenzó el reinado absoluto de los

Colorados paraguayos hasta la victoria de Lugo en 2008.

Entonces, de cara a los hechos desarrollados con la caída de aquel hidroavión de la TACI es de asumir que luego de las explícitas declaraciones del mayor Perdomo todo quedó en evidencia pues se trataba de una operación encubierta que fracasó totalmente dado que el giro de los hechos llevó a la derrota de los soliviantados contra el gobierno de Morinigo. El aparato había volado hacia un sector cercano al sur paraguayó que parecía controlado por los alzados pero hubo que afrontar una precipitada retirada ya que las fuerzas gubernamentales se aproximaban peligrosamente a dicho punto y así la aeronave emprendió el regreso al Plata. De aquí las maniobras que tomó el avión, que en ese elusivo vuelo nocturno (por supuesto sin permiso de la autoridad aérea regional), hasta fue ametrallado por la artillería antiaérea argentina a la altura del Delta y de la cercana isla de Martín García, cosa que le causó alguna avería no detallada que quizás inclinó la balanza a la hora de buscar su acuatizaje en el Río. Entonces se debe tomar nota de la situación política regional que mostraba a un Morinigo apoyado férreamente por su colega Perón que hasta envió buques de guerra en apoyo de su causa, cosa que nos va llevando hacia un esquema de entendimiento que señala un proceso de enfrentamiento que tuvo a muchos de sus involucrados muy por fuera de las fronteras paraguayas.

¿Qué rumbo tomó el gobierno uruguayó en esa hora pues apenas a una semana de este suceso la cancillería paraguayó enviaba a su similar oriental una requisitoria donde hacía cargos concretos contra autoridades militares y policiales de Uruguay? Apenas días antes del hecho que revelamos, el 2 de Agosto, había fallecido el pre-

sidente Tomás Berreta siendo sucedido por su vicepresidente Luis Batlle Berres y se hacía notar pesadamente que este era el primer gran problema que enfrentaba el novel mandatario, nada menos que una acusación de intervencionismo en asuntos de una nación extranjera y si se leía los encabezados de la prensa paraguaya se hacían cargos de connivencia con los sublevados. La respuesta del canciller Daniel Castellanos se demoró hasta- el 14 de Septiembre, casi a un mes de la tragedia- por causa de las investigaciones que el presidente había ordenado al efecto, no solo para ver de contestar las afirmaciones paraguayas sino de buscar una salida más afiatada a un situación muy enrevesada cuyas idas y vueltas en forma incontrastable demostraban que aquel avión que había culminado su vuelo de tan mala manera frente a la rambla montevideana, había colaborado con uno de los bandos de una guerra civil extranjera. Y ello se comprobó cuando fueron apareciendo sobre las riberas del Plata los cuerpos de los fallecidos, la mayoría de nacionalidad paraguaya, quienes fueron reconocidos como partícipes de la revolución contra Morinigo; la mayoría altos jefes militares de ejército y marina guaraníes.

En tamaño menester no había nada más que hacer y las farragosas explicaciones de nuestra cancillería poco aportaron al

efecto a pesar de las zonas oscuras que cubren hasta hoy mismo el acontecimiento que sucintamente relatamos; en efecto, la respuesta uruguaya solo logró atizar aun más las pesadas conclusiones que mostraban cómo desde territorio uruguayo se había orquestado una operación aérea de municionamiento a los rebeldes al gobierno paraguayo, que al fallar terminó siendo una maniobra de escape de parte de los jefes de dicha empresa armada. Y el cierre de todo este ríspido intercambio de notas se clausuró en Junio de 1948 cuando en un golpe palaciego Morinigo fue desplazado del poder y reemplazado por el abogado Juan Manuel Frutos quien habría de ocupar la silla presidencial por algo más de dos meses. El Paraguay habría de esperar a Stroessner hasta 1954. ¿Y el general Morinigo? Murió a los 90 y pico de años sumergido en la miseria y el olvido.

Conclusión: otro misterio guardan las aguas del Plata y lo único que restaría para cerrar esta crónica es que el mismo estaría formado por unos cuantos kilos de material de guerra que se hallarían allí mismo: frente a la cosmopolita Punta Carretas. Como para que tengan mucho y especial cuidado los abundantes rescatadores de tesoros que pueblan nuestra geografía urbana y que siempre buscan hacer su agosto.



RÉQUIEM POR MOBY DICK

Capitán de Fragata (R), Capitán Mercante Luis M. PERROTTA VIERA

perrottaluismanuel@gmail.com



Egreso de la Escuela Naval como Guardiamarina del Cuerpo General en febrero de 1969. Sirvió en unidades flotantes y terrestres habiendo comandado el Balizador Oyarvide y el Guardacostas Salto. Con patente de Capitán de Ultramar navegó y fue Capitán de buques mercantes. Es periodista independiente del semanario Todas las Voces de Sarandí del Yi

“Supongamos que me llamo Ismael... y que a diferencia de otros jóvenes marineros había decidido empezar mi viaje (lleno de penurias) en el “Pequod”, un buque de la matrícula de Nantucket, que fue la cuna del comercio ballenero.

De allí salieron los primeros balleneros del país, con sus piraguas, para dar caza al leviatán...”

Más o menos con estas palabras, comienza “Moby Dick”, la obra donde Herman Melville inmortalizó la lucha del hombre contra el animal más grande de la Creación, armado únicamente con arpones cuya efectividad dependía no sólo de la destreza del arponero, sino también de su fuerza física. Pero más que otra cosa, de su determinación.

Las lanchas balleneras (impulsadas a remo) debían acercarse lo más posible al cetáceo, cuando este reposaba en la superficie, para que el hombre aprovechara toda la fuerza de su brazo al lanzar el astil.

La ballena al sentirse herida, huía o se sumergía, arrastrando tras de sí a la embarcación, que sólo podía “seguirla” mientras quedara sedal a bordo.

En caso que el animal tuviese resto como para seguir su carrera sumergido, los tripu-

lantes de la ballenera no tenían más remedio que picar el cabo y perderla... o correr el riesgo de ser arrastrados al abismo.

Más allá de cualquier simpatía o execración del asunto, no cabe duda que el marinero ballenero fue un hombre valiente que merece ser respetado.

Ya que por ese entonces, había poca diferencia con los elementos empleados por él y sus ancestros, para enfrentar al leviatán.

Cosa que le imponía cazar, sin deprimir y lo ubicaba en cierto plano de igualdad con su presa, a la hora de no alterar el equilibrio dispuesto por la Madre Naturaleza.

El viejo cementerio de Nantucket, así lo atestigüa.

Paradójicamente, hoy quienes merecen nuestro reconocimiento por su valor y determinación son los hombres de Greenpeace, que arriesgan sus vidas cruzándose por delante (cortando la proa) a los poderosos buques balleneros e interponiendo sus cuerpos inermes, entre los arpones y las ballenas, “jineteando” sus ágiles “gomones”.

Mientras que los actuales balleneros, cazan a las pacíficas ballenas, cañoneándolas (con cañones que disparan arpones) desde la seguridad de sus fortalezas de acero... sin mojarse los pies.

¿A qué viene este revival de una actividad humana, que suponíamos abominada por la misma humanidad?

Una vez más, a la creciente desacralización de cualquier forma de vida en aras de un lucro comercial teñido de sangre... y a que esa actividad delictiva, continúa desarrollándose impunemente. Veamos cómo:

La caza de ballenas comenzó como parte del mercado alimenticio. Su carne, rica en proteínas era muy requerida y ya los esquimales utilizaban tendones, huesos y piel para fabricar distintos elementos del diario vivir, dejando la grasa para iluminarse.

Con el correr del tiempo cada vez se hicieron más requeridos los productos derivados de estos cetáceos.

En el siglo XIX la caza de ballenas se incrementó, llevando a la comercialización subproductos tales como jabón, cosméticos, perfumes, pinturas y luego a lujos como corsés, abanicos o raquetas de tenis.

Pero fue en el Siglo XX donde se llegó al punto de poner a estos mamíferos en inminente peligro de extinción.

Afortunadamente, la ciencia y los nuevos conocimientos de ella derivados, rescataron a las ballenas de este asalto directo. Influyó el descubrimiento de sus aptitudes cognitivas y de su increíble capacidad para “ejecutar canciones” (verdadero metalenguaje musical que emplean para comunicarse entre ellas y otras criaturas marinas.) Lo que sumado al gran desarrollo cerebral que presentan las diferentes especies, ha brindado al mundo una nueva visión de las ballenas y su hábitat, capaz de sensibilizar algunos sectores de la sociedad.

Así, en 1946 se crea la Comisión Ballenera Internacional (CBI), integrada por catorce naciones dedicadas a la caza.

Preocupadas (en parte) por la protección de las ballenas y (en gran parte) para mantener regulada la matanza, ya que la misma industria debía de imponerse restricciones, para no desaparecer junto con el recurso.

Y si bien es cierto que la CBI admite la caza con fines científicos, no es menos cierto que... ¡Omite fijar el número de ballenas a cazar!

Cosa que anualmente aprovecha Japón para cazar unas 500 ballenas minke (*balaenoptera acutorostrata*) en la Antártida y otras 100 en el Pacífico Norte.

A nadie escapa que no es necesario matar 600 ballenas por año (de las cuales un 10 % están preñadas) con fines científicos... como tampoco que su carne va a parar al menú de los más lujosos restaurantes japoneses.

Un inquietante apunte final: Herman Melville, en su apocalíptico desenlace de Moby Dick, deja como único sobreviviente a nuestro amigo Ismael, para que relate la historia de la alegórica persecución de la Ballena Blanca, por parte del capitán del “Pequod” y la muerte del resto de los personajes, en una simbiótica relación entre víctima y victimarios.

La muerte de una, acaba inexorablemente con la vida de los otros (así como la degradación del medio ambiente y la extinción indiscriminada de especies, habrá de arrastrar consigo, la vida del hombre en el planeta.)

No por casualidad el Capitán del barco, simbólicamente “el rey de La Creación”, ostenta el nombre de Ahab, el rey impío...



LA ACTIVIDAD MERCANTE EN LA CUENCA DEL PLATA

Licenciada Ana María MUSICÓ ASCHIERO
itimadster@gmail.com



La autora de este trabajo es Licenciada en Ciencias Antropológicas y en Historia por la Universidad Nacional de Buenos Aires.

Fue profesora de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la República Oriental del Uruguay ; de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Buenos Aires; personal universitario de investigación del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina y personal docente universitario del Servicio Histórico del Ejército Argentino.

Es miembro de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial de la República Oriental del Uruguay, del Instituto Nacional Browniano de la República Argentina, y del Instituto de Historia Militar Argentina.

Es autora de numerosos trabajos de investigación sobre temas de carácter histórico, antropológico y sociológico que se publican periódicamente en libros y revistas especializados en la República Oriental del Uruguay y en la República Argentina, y colabora desde hace diez y siete años con la Revista Naval.

Durante la época colonial el transporte fluvial en la región platense era efectuado por embarcaciones a vela, bergantines, goletas y lugres que realizaban la travesía entre las dos orillas.

Hacia la segunda mitad del siglo XIX la actividad marítimo fluvial carecía de organicidad y de un programa de desarrollo hacia objetivos ambiciosos. La flota mercante se fue conformando gracias al accionar de pioneros decididos a afrontar todo tipo de riesgos en lo personal y lo comercial.

La necesidad de comunicarse con el litoral marítimo propio, y con el exterior por ultramar actuó como poderoso acicate para iniciar empresas tan temerarias como la exploración de los ríos interiores y aun del mismo sistema del Plata, con todas las di-

ficultades que traía aparejada la navegación fluvial al carecerse de una señalización adecuada.

Entre los primeros que advirtieron las posibilidades de implantar un servicio permanente de comunicaciones en la travesía del Plata se encuentra Guillermo Brown, quien poco después de arribar a nuestras tierras adquirió la goleta Industria para realizar viajes continuados entre Montevideo y Buenos Aires transportando cargas y pasajeros. Lamentablemente este servicio fue interrumpido por las guerras de la independencia y los bloqueos internacionales.

Surgieron luego las primeras iniciativas para organizar las comunicaciones fluviales con buques a vapor que habrían de servir y vincular los puertos del litoral con ambas capitales del Plata. Así co-

menzaron a aparecer propietarios de embarcaciones que se constituyeron a la vez en pequeños armadores y capitanes de su barco.

Muchas de estos buques eran de muy poco porte, lo que les permitía navegar en los ríos y zonas costeras con relativa facilidad aunque sin dejar de correr los riesgos propios de aguas bajas y de la falta de señalización, lo que exigía gran pericia por parte de sus pilotos y capitanes, amén de la necesidad de contar siempre con el asesoramiento de los prácticos y pilotos baqueanos.

Hacia 1858 La navegación fluvial había incrementado su actividad, y ya existían servicios que vinculaban a Buenos Aires con Montevideo, Rosario, San Nicolás, San Pedro, Obligado, Paraná, Zárate, Gualeguaychú, y Concepción del Uruguay.

Toda la historia de la navegación fluvial entre Montevideo y Buenos Aires está estrechamente ligada a la ciudad uruguaya de Salto, donde por iniciativa del Coronel Dionisio Trillo un grupo de comerciantes instaló en 1859 la Compañía Salteña de Navegación a Vapor, que contrató la construcción de dos vapores fluviales en astilleros ingleses., los que iniciaron el servicio con los nombres de Villa del Salto y Río de la Plata.

El mismo fue interrumpido poco tiempo después ya que entre los principales accionistas de la empresa se encontraba Justo J.de Urquiza, quien los desafectó del servicio para utilizarlos como transportes de guerra en la lucha entre la Confederación y el Estado de Buenos Aires.

Disuelta la sociedad a raíz de este hecho, en 1862 se constituyó una Nueva Compañía Salteña de Navegación a vapor la que se convirtió en el primer emporio naval del Litoral. Una de sus primeras ope-

raciones fue la adquisición de material y maquinarias para armar en Salto al vapor a ruedas Solís, cuyo casco se construiría en Glasgow, de menor calado que sus antecesores. Este fue el primer transporte que enarboló la bandera oriental y estuvo destinado a efectuar trasbordos durante las bajantes del río Uruguay .

Otros vapores se armarían posteriormente en el astillero salteño: el Río Paraná, un nuevo Río de la Plata y el Uruguay

Luego de conseguir del Banco de Londres 13.000 libras de préstamo, la compañía salteña envió a Glasgow a un técnico para supervisar la construcción de un nuevo vapor que se llamaría Villa del Salto en memoria del anterior. Tendría capacidad para transportar 80 pasajeros en primera clase y 40 en segunda. Este buque realizó viajes semanales alternados con el Río de la Plata desde los puertos de Montevideo y Buenos Aires hacia el de la ciudad de Salto.

Uno de los miembros de la compañía, Saturnino Ribes, con una clara visión acerca de las posibilidades que ofrecía la navegación a vapor a través de los ríos, organizó las “Mensajerías Fluviales a Vapor”, así llamadas por su importancia en el negocio de transporte de correo. Contó para ello con facilidades y asesoramiento de astilleros británicos, y al poco tiempo añadió a la navegación platense los buques Pingo, Saturno y Júpiter.

Esta empresa progresó notablemente, al punto que en sus talleres, los únicos que contaban en ese momento con técnicos y maquinarias traídos desde Gran Bretaña, se reparaban embarcaciones que llegaban desde Montevideo y Buenos Aires. En 1879 adquirió a la Compañía Salteña, declarada en quiebra.

Ribes continuó incorporando a su empresa buques construidos en Inglaterra, a dos de los cuales llamó Silex y Onix, nom-

bres de piedras características de la zona de Salto.

Hacia 1869 era tan importante su actuación en la industria naval, que pagaba los gastos y los sueldos de los empleados de las Mensajerías Fluviales con billetes de un peso y cinco reales emitidos por él mismo. Con su apoyo se formó un nuevo pueblo, El Cerro, habitado por más de dos mil personas, en su mayoría obreros de sus talleres.

Desde Montevideo y Buenos Aires llegaban continuamente embarcaciones para ser reparadas allí. La navegación de la zona estaba en su apogeo y la inventiva afloraba hasta en los propios obreros de los astilleros de Ribes, quienes crearon una bicicleta fluvial para navegar pedaleando por el río hasta la ciudad argentina de Concordia.

El vapor Tridente, que mandara construir en Gran Bretaña en 1880, prestó servicios en los ríos Paraná, Uruguay y de la Plata, cubriendo principalmente la carrera entre los puertos de Buenos Aires y Salto.

Mientras tanto, en 1868 se había establecido en Buenos Aires una sociedad anónima de navegación que, con el nombre de Compañía Italo-Platense de Navegación a Vapor, inició su actividad como armadora un año después, y encargó la construcción de tres buques de pasajeros en astilleros ingleses, para el transporte de inmigrantes desde puertos del Mediterráneo hasta el río de la Plata.

Esta empresa marcó el inicio de una corriente empresaria armadora organizada en el país, que no requirió de ninguna subvención ni franquicia especial del gobierno.

En 1882 se fundó la compañía La Platense, con sede en París con el propósito de establecer en el río de la Plata y sus principales tributarios servicios de transportes de pasajeros y carga con bu-

ques a vapor construidos en Francia y Escocia.. Al año siguiente inauguró sus servicios con los paquetes británicos Apolo y Minerva, y los franceses Leda, Cástor y Pólux.

La Platense ofrecía servicios de lujo en estos buques muy modernos, con viajes no solo entre Montevideo y Buenos Aires, sino salidas a Asunción, Concordia y Salto. También contaba con gran cantidad de naves de carga y pasajeros para atender todo el tráfico fluvial de la cuenca

En franca competencia con ella, en 1888 Saturnino Ribes encargó a un astillero escocés la construcción de dos gemelos, el Saturno y el Olimpo, los que cumplieron diversos servicios en su empresa.

A comienzos del siglo XX, las dos figuras sobresalientes en estas actividades provenían del extranjero: el austro-húngaro Nicolás Mihanovich, dedicado principalmente a la navegación fluvial, y el asturiano José Menéndez quien llevó a cabo su actividad en la Patagonia. Estos pioneros, autodidactas y notables hombres de negocios incursionaron además exitosamente en otros campos de la actividad económica nacional .

Nicolás Mihanovich había llegado a Montevideo en 1867, embarcado como grumete en el buque de vela inglés Ciudad de Sydney, que seguía viaje al Pacífico. Un año después se radicó en Buenos Aires dedicándose al transporte de tropas que participarían en la guerra de la triple alianza. Se asoció con el capitán genovés Juan Lavarello, quien realizaba servicio de transbordos de balizas a las playas y muelles del puerto de Buenos Aires.

Después de la muerte de su socio, Mihanovich se casó con su viuda y quedó a cargo de la flotilla. Luego de varios años de intensísimo trabajo, en 1900 compró a Ribes las Mensajerías Fluviales del Plata y

transformó a su empresa en la Sociedad Anónima de Navegación Nicolás Mihanovich.

Nueve años más tarde su actividad se había incrementado considerablemente, convirtiéndose en el armador más importante de América del Sur. En su firma trabajaban cientos de tripulantes, empleados administrativos, personal de talleres de reparación y demás tareas relacionadas con los puertos.

En 1906, Mihanovich decidió afectar al tráfico del río Uruguay entre el puerto de Buenos Aires y el de Concordia al Londres, flamante vapor de pasajeros y carga que incluía escala en los puertos de Paysandú, Concepción del Uruguay, Fray Bentos y Gualeguaychú.

En 1908 encargó en Inglaterra la construcción de dos buques gemelos: el Guarany y el Lambaré para cumplir el servicio entre los puertos de Buenos Aires y Colonia.

Estos dos vapores también realizaban el transbordo de pasajeros y carga cuando las condiciones del río Uruguay impedían que los buques de la carrera cubrieran el tramo del río al norte del puerto de Concepción del Uruguay.

Asimismo, en razón de su poco calado, ambos cubrieron en ocasiones el servicio regular entre Buenos Aires y Concordia con escalas en todos los puertos del río Uruguay.

Frente al desinterés de los capitales argentinos por integrar su empresa, Mihanovich recurrió a la banca extranjera creando en Londres una compañía inglesa desde el punto de vista jurídico, pero económica y operativamente argentina.

La misma tomó el nombre de Compañía Argentina de Navegación Nicolás Mihanovich Limitada, y quedó presidida por Sir Owen Cosby Phillips (más tarde Lord Kysant) señor absoluto del emporio

naviero de la Royal Mail, quien fue secundado en esta nueva sociedad por dos directores: uno con asiento en Londres y otro en Buenos Aires.

La empresa contaba para entonces con talleres navales en Buenos Aires, Salto y Carmelo, y poco después de haber incorporado a su flota al Londres introdujo dos nuevos buques: el General Alvear y su gemelo el General Artigas, también provenientes de astilleros ingleses.

Pedro Mihanovich uno de los hijos del armador, contrató a principios de 1914 la construcción de dos nuevas unidades para el servicio del cruce del río de la Plata en el famoso astillero inglés de Cammel Laird: las motonaves Ciudad de Buenos Aires y Ciudad de Montevideo, inolvidables vapores de la carrera del Plata provistos de tres chimeneas, los que en su momento asombraron a la sociedad rioplatense por ser los primeros buques a turbina que llegaron a la región.

Pero los intereses de Mihanovich se expandían también hacia actividades tales como el turismo. Así fue como en 1906 inauguró un suntuoso edificio, su Palace Hotel en las calles 25 de mayo y Cangallo, actual sede de los Institutos de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

Mientras todo esto acontecía en la banda septentrional del Plata, el Capitán genovés Nicolás Doderó, hijo y nieto de armadores, se había asociado en Montevideo con Benjamín Maumus, de quien inicialmente fuera apoderado. Ambos fundaron en 1883 la Agencia Marítima Maumus & Doderó, dedicada a la representación de empresas de navegación y al negocio de fletes y venta de pasajes.

Ambos socios, atraídos por las enormes posibilidades que ofrecía el puerto santafesino de Rosario para las actividades

navieras, abrieron al poco tiempo una sucursal en dicha ciudad.

Nicolás Doderó murió imprevistamente en enero de 1910 y dos años después Maumus vendió su participación en las agencias a los cinco hijos de su ex socio.

La nueva razón social tomó el nombre de “Doderó Hermanos” quedando bajo la dirección de Alberto, quien pese a su juventud poseía considerable experiencia en el quehacer naviero, ya que había perfeccionado en Liverpool sus conocimientos sobre comercio marítimo.

Allí se vinculó con las principales firmas británicas que intervenían en el intercambio con Sudamérica. Esto le permitió obtener nuevas representaciones para su empresa, en su mayoría británicas, italianas y españolas, y desde 1908 se desempeñaba como gerente de la agencia familiar en la sede de Montevideo.

El estallido de la primera guerra mundial tuvo una seria repercusión en las actividades marítimas de América del Sur.

En el Uruguay, el gobierno incauto en 1917 un grupo de buques mercantes alemanes que se encontraban internados en el Puerto de Montevideo desde el inicio de la contienda en Europa, con los que comenzó a organizarse la marina mercante nacional.

En cuanto al ámbito naviero rioplatense, se produjo una paralización extraordinaria en el tráfico interno y una gran desorientación respecto de las futuras actividades, por lo que Mihanovich comisionó a su hijo Nicolás para negociar en Londres la venta total de las acciones de su grupo.

Esa tarea no estuvo exenta de obstáculos, que fueron zanjados por la emprendedora participación de un joven shipping man a quien ya conocemos y que desde varios años atrás se venía destacando en estas actividades: Alberto Doderó quien

resolvió la operación constituyendo un consorcio que obtuvo la transferencia y relevó de la administración al grupo Mihanovich.

Según algunas versiones, Doderó se habría mudado de Montevideo a Buenos Aires, y al final de la Primera Guerra Mundial con un crédito de 10 millones de dólares, habría adquirido 148 navíos de la Armada norteamericana, los que inmediatamente habría vendido con un apreciable beneficio y comprado con ese dinero un gran porcentaje de las acciones de la próspera compañía naviera Mihanovich.

Los cinco hermanos Doderó se hicieron cargo de la nueva sociedad y Don Alberto presidió el directorio de Buenos Aires, dedicando todas sus energías a la profesión a la que se abocó por mandato de sangre y por su visión de futuro.

Aunque las deudas en libras esterlinas eran abrumadoramente cuantiosas, el nuevo presidente confiaba en poder saldarlas con la producción de la empresa, dando por hecho que estaría protegido por la estabilidad cambiarla de la época, lo que felizmente ocurrió.

Durante el gobierno de Marcelo T. de Alvear la economía argentina experimentó notables mejoras.

Lo propio sucedió con los balances de la agencia que nos ocupa, lo que motivó que entre 1926 y 1931 se concretara un ambicioso plan de construcciones, en su mayor parte encargadas al astillero británico A. & J. Inglis, (controlado por el propio lord Kysant) el que incluyó una serie de grandes cargueros fluviales, entre ellos el Roma y el Amberes, las motonaves de pasajeros Ciudad de Corrientes y su gemelo Ciudad de Asunción, el Iguazú, el Concepción, el Guayrá, el Berlín y el Apa. Este último fue construido en los astilleros de Carmelo.

A consecuencia de la crisis económica de 1929, un año después el imperio naviero de lord Kysant se derrumbó. Dodero se trasladó a Londres y consiguió que la Compañía Mihanovich se hiciera cargo del activo y pasivo de la sección inglesa, por lo que a partir del 29 de noviembre de 1930 la empresa funcionó exclusivamente en Buenos Aires con el nombre de Compañía Argentina de Navegación Mihanovich Limitada.

Si bien la firma siguió manteniendo un nombre que aún representaba mucho en el mundo empresario del cono sur, desde este momento Alberto Dodero se constituyó en el armador marítimo más importante de la Argentina, y lo seguirá siendo hasta principios de la década del 50.

Los talleres navales de la compañía situados en Avellaneda y en San Fernando fueron adquiriendo cada vez mayor jerarquía. Lo mismo puede decirse de su astillero de Carmelo donde se construyeron algunas unidades de mucha importancia, como el buque de pasajeros Ciudad de Colonia y el carguero Madrid, que entraron en servicio poco antes de que estallara la segunda guerra mundial

Por entonces la empresa ya tenía establecidos servicios fluviales de pasajeros y de carga en los ríos Paraná, Alto Paraná y Uruguay; y de ultramar a Brasil, los que estaban considerados entre los mejores del mundo en su tipo.

Además poseía un servicio de remolcadores consistente en una importante flota de potentes unidades, ampliamente prestigiada.

En 1939 Dodero adquirió los buques tanques Los Pozos y Juncal y algunos cargueros para subsanar las carencias de combustibles en los barcos de la propia empresa, y subsidiariamente para transportar cargamentos por cuenta de terceros.

Esa necesidad de importar combustibles líquidos y la posibilidad de utilizar las mismas bodegas que lo transportaban para la exportación de productos argentinos lo llevó a encargar a un astillero norteamericano la construcción de un buque-tanque especial de 12.000 toneladas de porte bruto: el Victoria, incorporado en 1941, el que mediante un novedoso dispositivo limpiaba automáticamente los tanques y permitía habilitarlos para el transporte de cereales a granel. Lamentablemente este buque fue torpedeado en el Atlántico Norte el 17 de abril de 1942.

Para esta época comenzó a publicarse la revista de la asociación mutual de empleados de la Compañía, denominada "Horizontes", y Dodero decidió además encarar la realización de varias obras de gran trascendencia social que beneficiaron a todo el personal de sus empresas.

Si bien los proyectos para la construcción de casa económicas para obreros y empleados fueron trabados por el gobierno argentino, Dodero pudo concretar la creación de un policlínico, del Hogar del Marinero, de una proveeduría y de un lugar de descanso, al que llamó Hogar de Vacaciones.

El 21 de septiembre de 1941 se colocó la piedra fundamental del mismo, y desde ese momento tanto los miembros del Directorio como gran parte de los funcionarios de la empresa prestaron su decidido apoyo para concretar las obras, que culminaron con la inauguración del Hogar el 8 de diciembre de 1943, evento al que asistió el Presidente de la República, doctor Juan José Amézcaga.

Enamorado de su Montevideo natal, Don Alberto eligió como sede del Hogar una manzana del barrio de Carrasco, situada entre las calles General French, Gavea, General Santander y Copacabana.

Durante todo el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, si bien la pérdida de vidas humanas y de varias unidades importantes constituyó un doloroso tributo asumido por la empresa, sus ingresos por fletes comenzaron a subir sostenidamente con la consiguiente capitalización.

Por tal motivo en 1942 se pudieron rescatar las obligaciones y acciones preferidas que aún estaban en manos de bancos ingleses, y el 3 de noviembre se constituyó la Compañía Argentina de Navegación Dodero Sociedad Anónima, la flota privada más grande de América. Del Sur.

A partir de 1946 los armadores de todo el mundo pudieron adquirir miles de unidades sobrantes de la guerra. Ese año fue uno de los más esplendorosos para la empresa de Dodero, quien realizó una gigantesca operación en Estados Unidos, en cierta forma facilitada por las indemnizaciones que le fueron reconocidas a raíz de las bajas que experimentó por las acciones bélicas ocurridas durante la contienda.

Lamentablemente, en la Argentina no se había aprendido la lección dejada por la Primera Guerra Mundial acerca del perjuicio que significaba no contar con una marina mercante acorde con las necesidades del país. Los intentos del presidente Hipólito Irigoyen para revertir la situación habían sido rechazados por el senado, mayoritariamente conservador. Esta falta de visión provocó que durante la Segunda Guerra no pudiesen exportarse productos nacionales por falta de bodegas.

Por otra parte, a causa de este conflicto muchos buques de los países beligerantes quedaron inmovilizados en puertos argentinos, por lo que el gobierno adquirió con opción a retroventa, diez y seis barcos italianos, cuatro daneses, tres alemanes y tres franceses. El 7 de septiembre de 1941 se izó en ellos la bandera argentina.

Pocos días después una ley del Congreso legalizó estas medidas y por decreto N° 103.316, el 16 de septiembre el vicepresidente en ejercicio, Doctor Ramón Castillo creó la Flota Mercante del Estado, organismo autónomo en la jurisdicción del Ministerio de Marina.

A fines de 1942 la joven Flota explotaba cuarenta y dos barcos, afectados todos ellos al servicio de ultramar, con un personal de 15.000 trabajadores, de los cuales el 90 por ciento eran argentinos nativos

A su vez Dodero adquirió entre 1946 y principios de 1949 una flota de 25 barcos de ultramar, y otro lote de remolcadores de gran potencia para contar con buques aptos para la exportación en su empresa.

En total se trató de 190.000 toneladas de registro bruto, con un costo aproximado de alrededor de 25 millones de dólares. Como dato anecdótico puede señalarse que algunos de esos buques habían actuado durante el conflicto como portaaviones de escolta de la Armada británica.

Algunos de los barcos de carga adquiridos en esa época fueron rebautizados con calificativos terminados en «ero»: Marinero, Fletero, Lancero, Artillero, Coracero.

A otro grupo se le colocó nombres de provincias, como Buenos Aires, Santa Fe, Tucumán, Corrientes, y Salta; y se lo adaptó para el traslado de inmigrantes, actividad que hasta entonces había estado en manos de empresas privadas extranjeras

Simultáneamente con estas adquisiciones, Don Alberto reorganizó sus empresas para optimizar la atención de sus servicios creando tres sociedades diferentes.: La Compañía Argentina de Navegación Dodero S.A., integrada por todos los barcos de carga de ultramar; la Compañía de Navegación Fluvial Argentina S.A. con los buques de pasajeros y carga afectados a servicios en los ríos del país; y la Río de la

Plata Compañía Argentina de Navegación de Ultramar Sociedad Anónima, concentrada exclusivamente en el transporte de inmigrantes, para el que se establecieron dos líneas: una con cabecera en Hamburgo y otra en Génova.

La expansión y redimensión de su flota continuó con la construcción en Europa de nuevas unidades con bodegas frigoríficas. De Gran Bretaña llegaron las turbonaves “Argentina», “Uruguay” y “Libertad”; y de Holanda los tres gemelos: Maipú, “Yapeyú” y “San Lorenzo.”

Nuevas compras e iniciativas tendientes a dotar a la flota de los más modernos elementos con los que se explorarían otros horizontes fueron la expresión del espíritu dinámico, de la infatigable acción y de la visión singular de quienes, con Alberto Doderó a la cabeza, dieron testimonio de una época en la que la marina mercante argentina tuvo como rasgo sobresaliente haber alentado en su seno a una de las empresas privadas que con justicia ganó para sí y para el país renombre mundial.

Su elenco abarcaba prácticamente todas las especialidades tanto fluviales como de ultramar: barcos de pasajeros, barcos mixtos con una limitada capacidad de pasaje, remolcadores de río y puerto, chatas, barcazas, pontones, cargueros autopropulsados, etc.

La compañía comenzó a operar en una proporción jamás imaginada. En su momento de máximo esplendor su flota ultramarina contó con más de 60 unidades, de aproximadamente 7000.000 toneladas con las que se establecieron frecuentes servicios desde y hacia el norte de Europa, Gran Bretaña, el Mar Báltico, el Mediterráneo, la costa este de Estados Unidos y Canadá, el Golfo de México, el Mar Caribe, el Océano Pacífico, el Lejano

Oriente y los principales puertos de África y Medio Oriente.

En consonancia con los nuevos adelantos técnico científicos y con renovado espíritu emprendedor e innovador, Doderó compró aviones e hidroaviones para servicios de cabotaje e internacionales, fundando las organizaciones que permitieron iniciar los primeros servicios aéreos argentinos y que habrían de constituir la base de la futura empresa Aero-líneas Argentinas.

A partir del año 1947 la acción de los hermanos Doderó fue trabada por el gobierno argentino quien dificultó y malogró todos sus propósitos, al punto de obligarlos dos años después a enajenar al Estado la totalidad de las acciones ordinarias de triple voto que representaban el contralor efectivo de la compañía a un precio muy inferior a su valor real del momento.

El proceso de traspaso finalizó en 1951 y los activos se dividieron en dos grupos. El primero se utilizó para crear nueva una naviera que se denominó “Flota Argentina de Navegación de Ultramar” (FANU). Su flota la componían los buques de la “Compañía Argentina de Navegación Doderó” y de la naviera “Río de la Plata, S.A.”, además de una importante flota de remolcadores y otras unidades auxiliares, y de los talleres navales de Avellaneda, Almirante Brown y San Fernando.

Con el segundo se formó otra naviera denominada “Flota Argentina de Navegación Fluvial” (FANF), en la que se integraron los buques de la “Compañía Fluvial Argentina”, algunos remolcadores y un buen número de unidades menores.

A partir de 1961 se creó la Empresa Líneas Marítimas Argentinas que fusionó ambas flotas, y acrecentó su volumen con la adquisición de buques construi-

dos en Yugoslavia, España, Alemania y Escocia.

Treinta años después, durante el gobierno de Menem, mediante la ley 23.696, se ordenó la disolución de la empresa, declarándola sujeta a privatización parcial o total.

De inmediato se inició la venta de buques y en marzo de 1996, pese a mantenerse en operación cuatro portacontenedores y dos frigoríficos se dispuso la liquidación total de ELMA, vendiéndose al año siguiente esos seis buques.

Así desapareció la Marina Mercante Argentina, a la que prácticamente nadie defendió.

Para concluir podemos afirmar que sin disputa Alberto Dodero ha sido la figura más prominente de la Marina Mercante rioplatense, quitando a la argentina de su confinamiento en los tráficos internos y proyectándola a los de ultramar en una escala sin precedentes en América del Sur, con una flota de barcos como jamás había existido en el país.

BIBLIOGRAFÍA

Dodero Luis: La navegación en la cuenca del Plata y sus propulsores. Buenos Aires 1976.

González Climent Aurelio: La marina mercante argentina de ultramar. Buenos Aires 1956.

González Climent Aurelio: Historia de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar. Buenos Aires 1958.

González Climent Aurelio: Historia de la marina mercante argentina. Buenos Aires 1964.

González Climent Aurelio: Historia de la industria naval argentina. Buenos Aires 1973.

Horizontes. Revista de la asociación mutual de empleados de la Compañía Argentina de Navegación Dodero S.A. Año I N° 12. Buenos Aires 1943.

En Internet: Fundación Histarmar Argentina. Historia y arqueología marítima, publicada por Carlos Mey.





**REVISTA
NAVAL**

República Oriental del Uruguay

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 20

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 50

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel. 908 66 85. Fax. 900 25 71

secretaria@revistanaval.com.uy

Indicando nombre y dirección

UN CALIFATO EN MEDIO ORIENTE

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



Es Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, y diplomado de Estado Mayor y de Estrategia y Política por la Escuela de Guerra Naval. Cursó otros estudios de postgrado en el Instituto Militar de Estudios Superiores de Uruguay, en la Georgetown University de EEUU y en la Universidad Nacional de la República Popular China. Presidente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Miembro Colaborador del Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales, Miembro del Instituto de Historia Militar del Uruguay “Cnel. Rolando Laguarda Trías”, de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile y del Instituto de Historia Militar Argentina.

ABORDANDO EL TEMA

Recientemente, el mundo ha asistido al intento de creación de una nueva entidad política en Medio Oriente, que trata de consolidar lo que son elementos constitutivos de un Estado (territorio, población y poder étático) por la vía de la religión, la violencia y el terrorismo, el Estado Islámico, originalmente denominado como “Al-Dawla Al-Islamiya fi al-Irak wa al-Sham” (en castellano “Estado Islámico en Irak y el Levante”), que ha simplificado su nombre a “Estado Islámico” (EI), pero, por lo demás, el grupo militante sigue siendo el mismo.

Un portavoz del grupo anunció que se había establecido un califato en el espacio de Oriente Medio que va desde la provincia de Diyala, en Iraq, a Aleppo, en Siria. El califato es una institución política que pretende regir la comunidad musulmana mundial

El punto clave es que el Estado islámico no es un califato y probablemente nunca lo será. Ninguna cantidad de nuevos apodos cambiará el hecho de que la

geografía, la ideología política y las diferencias religiosas, culturales y étnicas evitarán la aparición de una forma de gobierno única capaz de gobernar el gran Medio Oriente. Grupos yihadistas transnacionales podrían explotar Estados autocráticos debilitados, pero no podrán institucionalizar poder suficiente para gobernar la región. En todo caso, la intención del Estado Islámico de unificar Oriente Medio realmente va a crear más conflictos, que terminará en varios emiratos compitiendo por el poder en el interior del nuevo entorno político.

En los últimos años, el término “califato” se ha deformado; convertido más en un slogan para los grupos islamistas radicales que en un objetivo político real. Incluso el Estado islámico, que ha hecho impresionantes avances territoriales, tiene sólo un emirato, que abarca un área geográfica mucho más pequeña que un califato. El establecimiento de un emirato no es algo muy relevante. Grupos similares han establecido emiratos antes: los Talibanes gobernaron más del 90% de Afganistán antes

del 11 de setiembre de 2001, mientras que existieron emiratos de corta vida en Yemen y Malí, supervisados por Al Qaeda.

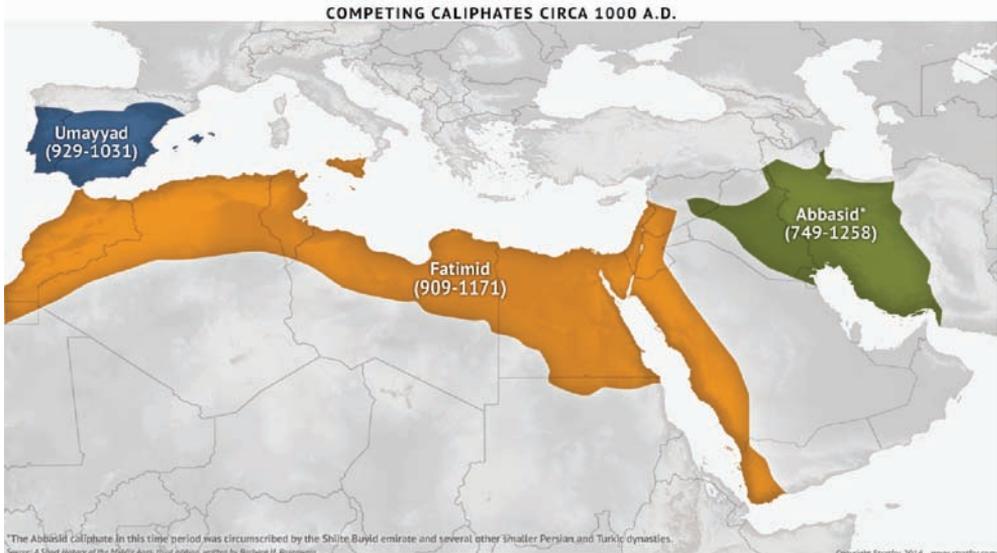
Sin embargo, el Estado islámico es el primer intento serio de restablecer el califato desde que la institución fue abolida en 1924 por la República de Turquía (que reemplazó al Imperio Otomano después de la Primera Guerra Mundial) en los últimos 90 años. Han habido unos pocos intentos de revivir el califato, pero ninguno fue particularmente exitoso. Ejemplos notables incluyen Hizb al-Tahrir, que rechaza la democracia y el nacionalismo, y más recientemente, al Qaeda.

ORIGEN Y EVOLUCIÓN DEL CALIFATO

El término “Califato” deriva de la palabra árabe “khifala” que significa “sucesor”, una designación para quienes gobernarían la comunidad musulmana después de la

muerte del profeta Mahoma, siendo al mismo tiempo monarca, conductor militar, juez supremo y líder religioso. Mahoma no designó a su sucesor político; asumió que tal persona sería elegida por la comunidad, pero las diferencias surgieron rápidamente sobre quién debía conducir a los musulmanes después del profeta. Un grupo se inclinó por el socio más cercano de Mahoma, Abu Bakr, mientras que otro grupo entendió que el hijastro y primo de Mahoma, Alí-Mohammed era el elegido. El grupo de leales a Abu Bakr será conocido como Suní, y el grupo leal a Alí-Mohammed como Shia (Chíí).

Pero ninguno de los grupos sabía exactamente cómo querían hacer funcionar el califato. Los chiítas impusieron una teoría por la cual el liderazgo de la comunidad no era político, sino divinamente ordenado. Sin embargo, para los sunitas el califato era un sistema perfectamente delineado de gobierno y en sus textos delinearon principios



Los califatos en el año 1000 DC
(Fuente: Stratfor Global Intelligence)

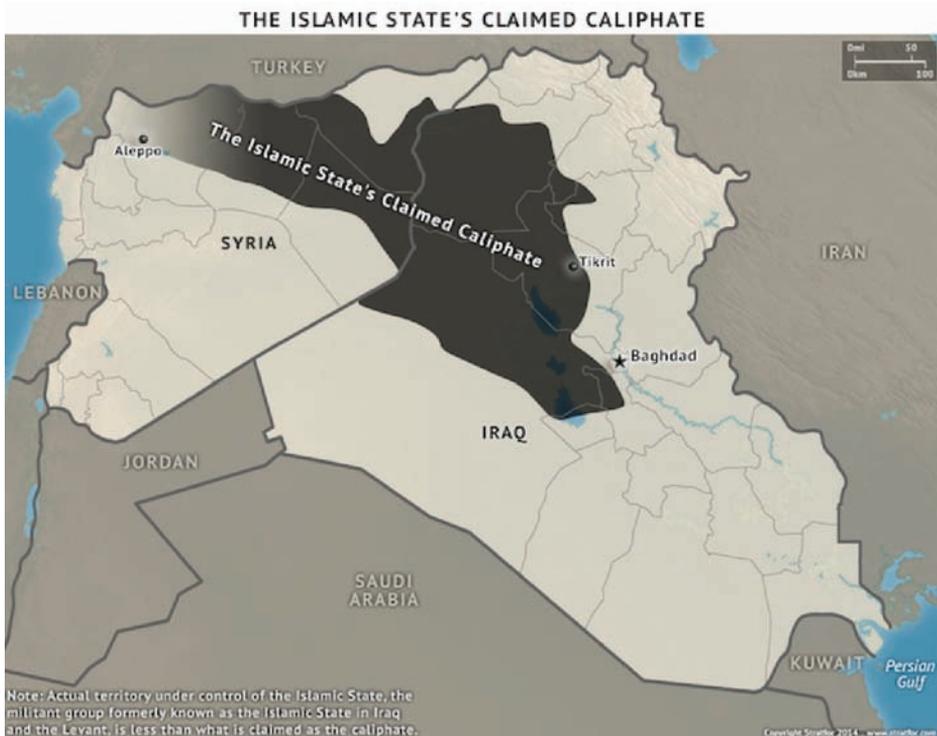
generales de política y gobernanza, que se desarrollarían en prácticas adaptables a la situación.

Abu Bakr se convirtió en el primer sucesor, o “califa”, en el año 644. Ejerció aproximadamente dos años, muriendo de causas naturales, y Omar, lugarteniente de Alí-Mohammed, asumió el califato. Fue asesinado una década después, pero antes había nombrado un consejo de seis religiosos para elegir a su sustituto. Ungieron a un hombre llamado Uthman, durante cuyo mandato Islam vio sus primeros desacuerdos políticos significativos y violentos, que llevaron en última instancia al asesinato de Uthman.

Ali-Mohammed sucedió a Uthman, pero para entonces las divisiones dentro del

califato habían empeorado más allá de la reparación, dejando a Ali para intentar apaciguar tres guerras civiles separadas. Alí también fue asesinado, poniendo fin a lo que se conocía como el califato Rashidun y dando lugar al califato Omayyad.

Como institución, el califato siguió siendo central para el Islam, pero declinó mucho al arribo de la era moderna. En Egipto, los Mamelucos (1250-1517) mantuvieron el término califato por el simbolismo religioso de la necesidad política, ya que su autoridad provenía del poder militar y no de las promesas de los fieles. En Turquía, el Imperio Otomano era más parecido a un sultanato, pero no fue hasta 1517, cuando el sultán Selim I derrotó a los Mamelucos, que los sultanes otomanos asumieron el título de



Territorio bajo control del Estado Islámico al 1 de setiembre de 2014
(Fuente: Stratford Global Intelligence)

califa aunque continuaron gestionándose como un sultanato. Sin embargo, el califato permaneció latente hasta que el sultán Abdul-Hamid II, sin éxito, trató de revivirlo en 1876. Cuando el califato fue abolido en 1924, no había realmente existido por siglos.

En los hechos, como sistema de gobierno el califato estuvo casi siempre en proceso de cambio. Incluso durante la época Abassid (749-1258), que se considera la edad de oro de los califatos, emiratos y sultanatos autónomos (y a veces independientes) amenazaron al gobierno central. Los abasíes derrocaron a los omeyyas, pero éstos mantuvieron un califato rival en la Península Ibérica desde 929 a 1031, y más o menos al mismo tiempo, existió otro califato rival dirigido por la dinastía Fatimid en El Cairo (909-1171).

En la actualidad, no existe una única entidad capaz de gobernar todo el mundo árabe musulmán, básicamente porque la geografía constriñe a cada régimen. Durante un tiempo, los califas de Medina, Kufa, Damasco y Bagdad rigieron grandes extensiones a través de una especie de sistema provincial, pero con el tiempo los gobernantes locales acumularon poder y en algunos casos ejercieron la independencia. Estos gobernantes tendían a veces a aliarse con el califa, pero sus lealtades cambiaban en la medida que surgían otros centros de poder.

EL ROL DEL CALIFATO EN LA HISTORIA

Según los teóricos políticos musulmanes clásicos, sólo puede haber un califato para toda la comunidad mundial musulmana o ummah. Sin embargo, en la práctica han habido califatos compitiendo entre sí a lo largo de toda la historia del Islam, por ejemplo, el Abassid en Bagdad (749-1258),

Omeyyed en la Península Ibérica (929-1031) y el Fatimid en El Cairo (909-1171).

Los califatos de la época medieval no fueron solo el producto de las limitaciones geográficas que enfrentaba el califato original, sino también la influencia en las rivalidades políticas y religiosas, y la evolución política. Estos imperios dinásticos fueron los bloques de construcción del mundo musulmán, no muy diferente del sistema internacional más amplio de la época. Por este motivo, soportaron el empuje geopolítico de Europa hasta el Siglo XVIII.

En los últimos dos siglos, los califatos, emiratos y sultanatos medievales fueron sustituidos por los Estados-Nación. Aunque creadas artificialmente, es improbable que estas débiles organizaciones políticas musulmanas modernas se dejen llevar por los islamistas radicales que buscan restablecer califatos y emiratos. Pese a que el nacionalismo fue una importación europea en el mundo árabe-musulmán, está firmemente arraigado en la psiquis pública, y haciendo frente a la competencia de las identidades religiosas y tribales.

Esto se puede ver en la organización de la mayoría de los islámicos a lo largo de líneas nacionales. Los islamistas que están alineados con los Hermanos Musulmanes (o alguna variante similar) sostienen la vigencia del Estado-Nación, y no deben confundirse con la minoría de los islamistas y yihadistas que buscan eliminar las fronteras nacionales y volver a una noción del pasado radical. Pese a ello, califatos y emiratos han surgido a causa de los fracasos de los Estados-Nación musulmanes modernos para crear sistemas democráticos y en términos más generales, para proporcionar una economía política viable para sus ciudadanos, un fracaso que las fuerzas radicales han aprovechado con habilidad.

LA RESURRECCIÓN DEL CALIFATO

Como concepto, el califato ha evolucionado a lo largo de la historia. Se formó con la base de la jurisprudencia suní durante el gobierno de Mohammed y la era Rashidun, pero curiosamente el califato nunca se refirió a sí mismo como el “Estado Islámico”, aunque los otomanos le asignaron nombres honoríficos como “El Estado Exaltado.” La noción de un Estado islámico es en realidad un desarrollo moderno, una respuesta al surgimiento del Estado Nación secular.

Por supuesto, no todos los musulmanes abogan por la creación de un Estado islámico, al igual que rechazan el Estado Nación. E incluso aquellos que están de acuerdo en principio, pueden estar en desacuerdo sobre los métodos utilizados para crearlo. Los grupos radicales como Hizb al-Tahrir y el Estado Islámico quieren reemplazar al Estado Nación con un Califato, pero los moderados quieren un enfoque más mesurado.

Pero todo esto apunta a una cuestión más amplia: el papel del Islam en la política, que sigue sin resolverse. La mayoría de los musulmanes han abrazado ideales tales como el nacionalismo, el republicanismo y la democracia. Pero los grupos radicales son más relevantes que nunca, debido en gran parte al aumento del autoritarismo secular, el islamismo, el fracaso de los estados árabes-musulmanes para construir economías políticas viables, el conflicto árabe-israelí y las guerras de Estados Unidos en el mundo musulmán. Estas cuestiones han ayudado a los militantes islamistas a conseguir apoyo, compitiendo por un retorno al pasado mediante la restauración del califato.

Hasta ahora, las llamadas para su restauración se tuvieron en cuenta como pro-

paganda. A la luz de la guerra civil siria y la insurgencia sunita en Irak, este tipo de llamadas son sin duda mucho más significativas. El Estado Islámico sabe que probablemente no pueda crear un califato, sino simplemente recibir los beneficios de la situación táctica, o sea: aumentar el miedo en Occidente y apelar a la sensibilidad musulmana, teniendo en cuenta que el ÉI se proclamó durante el primer fin de semana de Ramadán.

Muchos musulmanes, islamistas y yihadistas, rechazan el Estado Islámico. Pero por ahora el grupo quiere usar el califato para consolidar el control sobre el territorio recién adquirido. En el largo plazo, la declaración del califato también ayudara a sus líderes a resucitar el concepto en el discurso político, sobre todo porque la región está en estado caótico. El Estado Islámico sabe que la declaración de un califato y la unción de un califa son temas muy serios y espinosos, pero que el mundo musulmán tendrá que abordar porque reconcilia el papel del Islam en la política.

CALIFATO VERSUS RADICALISMO ISLÁMICO

El auge del Estado Islámico puede inspirar a otros grupos yihadistas para reclamar sus propios califatos y emiratos, pero a la larga el extremismo de estos dominios artificiales y la competencia entre ellos socavarán el movimiento yihadista. Sin embargo, antes que eso suceda, el mundo será testigo de mucha agitación.

A finales de agosto, Abubakar Shekau, el jefe del grupo yihadista nigeriano Boko Haram, habló de un Estado islámico en el noreste de Nigeria. La declaración se produjo dos meses después que Abu Bakr al-Baghdadi, el jefe del movimiento



GRUPO BOLUDA
Montevideo - Uruguay

Piedras 172
11000 Montevideo - Uruguay
Tel. + 5982 915 12 16
Fax + 5982 916 13 29
E-mail: remolques@reyla.com.uy



MIGUELETE 1453, C.P. 11800
MONTEVIDEO, URUGUAY
TEL. 924 7323, FAX. 929 0246

www.marinas.com.uy



PROMAR

Grablo™



FAJAS CIRCULARES en POLIÉSTER
GRILLETERÍA de ALTA RESISTENCIA
CADENA y ELEMENTOS de CARGA

 **GUNNEBO**
LIFTING

yihadista transnacional en Siria e Irak, declarara el restablecimiento del califato bajo el nombre de Estado Islámico. Aunque probablemente se haya inspirado en él, Boko Haram no está simplemente imitando su más poderoso homólogo sirio-iraquí, sino que está emulando el califato de Sokoto, con sede en Nigeria, que se estableció a principios de 1800 y existió hasta que Gran Bretaña obtuvo el control de la región.

DEFICIENCIAS EN LOS CALIFATOS MODERNOS

Los islamistas radicales son capaces de capturar la imaginación de los jóvenes en desventaja económica que no entienden ni la política ni el Islam. La entidad yihadista más exitosa en términos de captura de territorio, el Estado Islámico, se levantó en parte debido a circunstancias excepcionales relacionadas con la lucha geopolítica regional entre los chiítas y sunitas en el Medio Oriente. Sin embargo, como se desprende de la alineación de fuerzas internacionales contra el Estado Islámico, el movimiento yihadista transnacional enfrenta severos desafíos, de seguir adelante.

Además, sus políticas y comportamientos ultra-extremistas están alienando aún más el Estado Islámico con el mundo musulmán. La denuncia de Al Qaeda del Estado islámico como una fuerza irregular subraya la competencia que enfrenta desde dentro del movimiento yihadista. Además, hay toda una constelación de islamistas radicales más allá de al-Qaeda que no aceptan la afirmación del Estado Islámico de un califato. Estos islamistas tratarán de formar sus propios califatos o emiratos en los mismos espacios de batalla. Mientras tanto, otros grupos que ope-

ran en diferentes partes del mundo musulmán tratarán de formar sus propios califatos.

Un concepto importante en este contexto es el del líder de los fieles, o emir Momineen-al, que fue el título dado al segundo califa del Islam, Omar bin al-Jattab (579-644). Desde entonces, este título se ha convertido en sinónimo de califa. En la época contemporánea, el fundador talibán afgano Mullah Mohammad Omar asumió el título en la década de 1990, cuando el movimiento gobernó la mayor parte de Afganistán. Décadas antes, la Constitución de Marruecos confirió este título al monarca del país.

Pero el Rey de Marruecos sólo reclamó el liderazgo de la mayoría musulmana del país. Del mismo modo, en el Estado de los talibanes el mulá Omar sólo tenía el liderazgo de los musulmanes de Afganistán. El movimiento de Al-Baghdadi, al declararse califa de todos los musulmanes del mundo, se opone a la autoridad de los emiratos y regímenes dinásticos o republicanos en el mundo islámico.

EL DESTINO DE YIHADISTAS Y CALIFATOS

En un futuro lejano, es probable que el islamismo radical pierda su atractivo debido a dos grandes factores. En primer lugar, el intento de crear califatos y las dificultades asociadas al gobierno obligarán a muchos islamistas radicales a optar por el pragmatismo y volverse relativamente moderados. En segundo lugar, la oposición de los Hermanos Musulmanes, que también están aprendiendo de política y gobierno, les dará menos espacio para operar.

Sin embargo, mientras este fenómeno moderno de califatos, emiratos o Estados

islámicos debilitan a los grupos yihadistas que compiten, la idea del califato sigue siendo una asignatura pendiente. Los musulmanes siempre han aceptado que la noción no connota un solo Estado para la ummah, sino que simboliza la cooperación Panmusulmana en la forma de un régimen supranacional como la Unión Europea. Esto sigue siendo un objetivo deseable, como se desprende de la Organización de la Conferencia Islámica que, aunque anémica, permanece intacta.

Estos avances serán el resultado de una lucha de varias generaciones. Hasta entonces, los problemas sociales, políticos y económicos del mundo árabe-musulmán, junto con la lucha sectaria, rivalidades geopolíticas y los intereses de las potencias extranjeras (especialmente Estados Unidos y Occidente), mantendrán las condiciones en que los extremistas violentos prosperan. Por lo tanto, el islamismo radical seguirá siendo una amenaza a nivel mundial por décadas y especialmente, para los propios musulmanes.





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

MOTOTRBO
REINVENTANDO
DIGITAL



SICOM

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

SISTEMAS DE COMUNICACIONES



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.



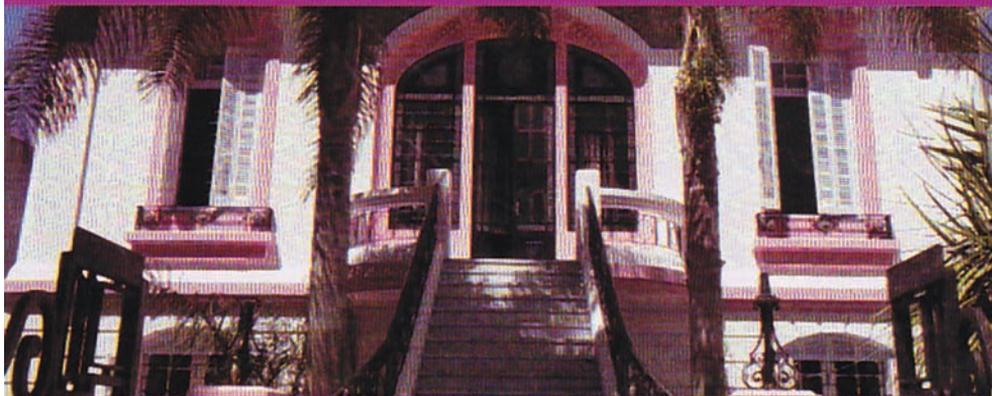
DESDE 1995

**COOPERATIVA DE COMPAÑÍA Y CUIDADOS
INTEGRALES**

* EN SANATORIO Y DOMICILIO

* RESIDENCIAL PROPIO

rehabilitación y actividades recreativas



TEL.: 2204 1136
2203 9510

094 008 789

Millán 3346
E-mail: seraan@adinet.com.uy