





# REVISTA NAVAL

SETIEMBRE



2019

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay



**REVISTA NAVAL**  
**PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL**

**AÑO XXX N° 89**

**ISSN 0797 - 1222**

**SETIEMBRE 2019**

**DIRECTOR**

CN (R) Aldo FRANCESCO LI

**COMISIÓN EDITORIAL**

CN (R) Italo M. SORRENTI

CN (R) Jorge SARAVIA

CN (CAA) Javier BESIO

CN (R) Enrique ALBORNOZ

CN (CAA) Gustavo ALEIZÓN

CN (CG) Diego GRO LERO

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Prof. Yuri GRAMAJO

**SECRETARIO DE REDACCIÓN**

SOP (R) Jorge REY

**[www.revistanaval.com.uy](http://www.revistanaval.com.uy)**

**E-mail: [secretaria@revistanaval.com.uy](mailto:secretaria@revistanaval.com.uy)**

Nuestra portada: Año de Elecciones, el Uruguay Decide! Entrevistamos a los Presidenciables con respecto a los Intereses Marítimos y Política de Defensa del País.

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

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

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

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

# ÍNDICE

A nuestros lectores .....	7
ELECCIONES 2019. PREGUNTAS A LOS PRESIDENCIABLES	
<i>Cabildo Abierto. Gral de Ejército (R) Guido Manini Ríos</i> .....	11
<i>Partido Colorado. Ec. Ernesto Talvi</i> .....	17
<i>Partido de la Gente. Sr. Edgardo Novick</i> .....	29
<i>Partido Independiente. Dr. Pablo Mieres</i> .....	35
<i>Partido Nacional. Dr. Luis Lacalle Pou</i> .....	43
<i>Carta del Partido Digital. Justin Graside</i> .....	51
<i>Carta de Asamblea Popular – Unidad Popular. Sr. Gonzalo Abella</i> .....	53
<i>La democracia de las frustraciones</i>	
Por Jaime GARCÍA COVARRUBIAS .....	61
<i>Secretaría de Asuntos Fluviales y Portuarios</i>	
Por el Capitán de Navío (R) José P. VIERA .....	65
<i>Evolución histórica y contemporánea del Cuerpo de Ingenieros de Máquinas y Electricidad de la Armada Nacional</i>	
Por el Capitán de Navío (CIME) (R) Ruisdael Jesús RAMALLO CARAMES .....	69
<i>Entre el luto y la gloria</i>	
Por el Contra Almirante (R) Hugo VIGLIETTI .....	79

## A NUESTROS LECTORES

Retomamos el contacto con nuestros lectores, con un contenido especial que adoptamos quinquenalmente. En efecto, en pleno desarrollo de un ciclo electoral, intentamos acercar la visión programática de los diferentes Partidos, acerca de los grandes temas que orientan desde siempre la atención de la Revista Naval: los Intereses Marítimos y la Política de Defensa del país.

Antes de seguir adelante creemos imprescindible precisar dos cuestiones administrativas. En primer lugar, que hemos acercado en tiempo y forma el cuestionario que centra el contenido de este número a todos los Partidos que competirán electoralmente en el mes de octubre. Mucho lamentamos que diversas razones ajenas a nuestras posibilidades, nos impidan poder ofrecer las respuestas de todos los destinatarios.

Asimismo, desde siempre consideramos que el planteo más equilibrado para el tratamiento del tema es la respuesta de todos los candidatos a idéntico cuestionario y en igual formato. Sin embargo, verán que en este número publicamos dos respuestas en muy diferente presentación. Ello responde a una decisión editorial por la cual, siendo tal vez injustos con quienes se ciñeron al formato definido, optamos por difundir el material enviado por dos Partidos con poco potencial de llegada a la prensa, antes que limitarlo por razones formales o diferencias con los temas específicamente planteados en las preguntas.

En momentos de campaña electoral en que mucho se apela a la necesidad de los acuerdos nacionales, coaliciones de gobierno y políticas de Estado, nos parece rele-

vante destacar el elevado grado de similitud de enfoque en las respuestas recibidas respecto de varios temas que, en algunos casos – extendiendo la memoria y el archivo – resulta claro que no son novedad, sino que vienen de períodos electorales anteriores.

Dejamos a los lectores, obviamente, la lectura detallada y el juicio sobre las respuestas, pero a modo de resumen señalamos en forma sucinta una lista de dichos temas respecto de los cuales, si bien no hay unanimidades, se verifican mayoritarias coincidencias. Coincidencias que, a nuestro entender, se vienen reiterando en el tiempo y pueden constituir base firme para pasar de las ideas a las concreciones, a partir de los acuerdos que mencionamos al principio.

- Creación de un “Organismo Coordinador de Intereses Marítimos”
- Positivo impacto de la Ley de Puertos y necesidad de profundizar su aplicación, reforzando el modelo orgánico bajo el cual fue concebida.
- Mejora en la competitividad del Puerto de Montevideo
- Impulso a la pesca concretando una renovación de flota y desarrollando pesquerías no explotadas
- Impulso al cabotaje y a la Hidrovía
- Mantenimiento de la Política Antártica
- Extremar la búsqueda de negociaciones “ganar - ganar” en las relaciones con la Republica Argentina ,en el marco de los Tratados de Límites
- Dotar a la Armada Nacional de los recursos necesarios para cumplir a plenitud con sus tareas de protección de los Intereses Marítimos Nacionales

Un artículo recibido del CN (R) J. P. Viera en forma simultánea con el procesamien-

to del cuestionario central de este número, explicita la necesidad que existe, a juicio del autor, en cuanto a una mejor coordinación en las orientaciones de los diferentes aspectos de los Intereses Marítimos Nacionales. Propone también una solución orgánica al problema que identifica, debiendo destacarse que en el concepto general del planteo coinciden varias de las respuestas programáticas recibidas, tal como anteriormente mencionamos.

En el transcurso de una instancia electoral como la que vivimos, en la cual el ejercicio de la democracia pasa del discurso a la práctica con sus luces y sombras, nos pareció oportuno compartir un interesante artículo que trata “La democracia de las frustraciones”, agradeciendo al Dr. García Covarrubias la oportunidad de compartir sus reflexiones.

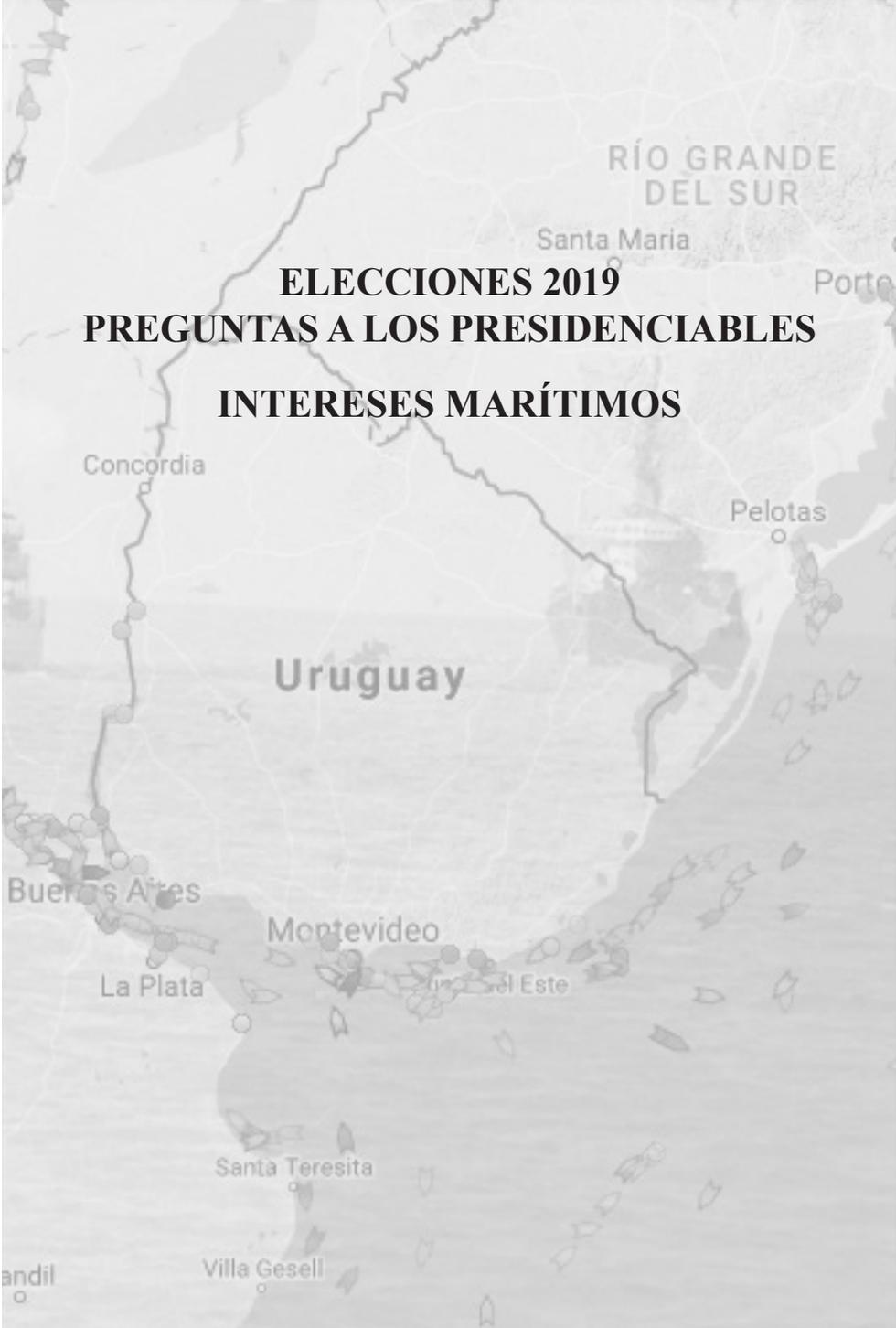
Cierran este número dos artículos en homenaje al Cuerpo de Ingenieros de Máquinas y Electricidad, en su centenario. Cuerpo conformado por una comunidad de Personal Superior y Subalterno que desde siempre, con su capacidad técnica y dedicación al servicio demostrado en múltiples ocasiones, constituye uno de los pilares esenciales sobre los que se funda el funcionamiento de nuestra Armada en el cumplimiento de sus diversas tareas.

Una democracia fuerte y eficaz requiere como uno de sus pilares imprescindibles a una ciudadanía debidamente informada e interesada en los temas de Estado, que marcan su futuro y el de sus familias

Nos despedimos hasta la próxima edición de la Revista Naval, esperando que las visiones políticas que acercamos sean capaces de aportar a ello en alguna medida.

LA COMISIÓN EDITORIAL



A grayscale map of Uruguay is shown, with the country's outline and major cities labeled. The text is centered over the map. The map includes labels for 'RÍO GRANDE DEL SUR', 'Santa Maria', 'Porte', 'Concordia', 'Pelotas', 'Uruguay', 'Buenos Aires', 'La Plata', 'Montevideo', 'San José del Este', 'Santa Teresita', 'Villa Gesell', and 'andil'.

**ELECCIONES 2019**  
**PREGUNTAS A LOS PRESIDENCIABLES**  
**INTERESES MARÍTIMOS**



## CABILDO ABIERTO

### Gral de Ejército (R) Guido Manini Ríos

**1. En el contexto actual de desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales, se evidencian varios problemas en la operativa portuaria y en el comercio marítimo producto, entre otros, de medidas unilaterales de la República Argentina y de decisiones operativas de armadores de Paraguay. Ello ha reducido el volumen de tráfico en nuestra principal terminal portuaria con la consecuente baja en la demanda de servicios portuarios que entre otros inconvenientes, ha reducido el volumen de empleos en la actividad en general. ¿Cómo analiza su programa este tema y qué acciones adoptaría para revertir esta situación?**

Las medidas adoptadas por Argentina y Paraguay son coherentes con sus intereses económicos y geopolíticos. La logística portuaria nacional propia ya no es competitiva a nivel regional por los costos elevadísimos de la presión fiscal del Estado Uruguayo.

A su vez, es menester comprenderlo, nuestra región es la más alejada en términos logísticos de los principales centros de acopio portuarios que hoy son entendidos en el concepto de “Hubs Globales”. Su principal escenario actualmente es el sudeste asiático, por lo que en términos logísticos la región ya de por sí es la más cara para el mundo.

Es posible considerar una competencia de operadores y para obtener mejores beneficios, se debe dar las posibilidades de ofrecer costos más atractivos. Para el manejo de una operación portuaria eficaz y eficiente se debe empezar por poner al frente de esta “empresa nacional” a idóneos, personas con experiencia en el tema, que son gene-

ralmente aquellos que han sido formados en una carrera marítima, logística o portuaria. Designar a los conductores de estas herramientas vitales para el país a personas como rédito político partidario solo lleva a la situación en la que estamos hoy, un comercio marítimo que comenzó a esquivarnos por ser caros.

Abatir la presión fiscal sobre las empresas, realizar acuerdos sindicales duraderos y exonerar de impuestos a los combustibles e insumos portuarios debe ser el inicio de un camino que también debe incluir desburocratizar las funciones portuarias y de marina mercante nacionales.

**2. ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la ley de puertos de 1992 desde su entrada en vigor a la fecha?**

La ley de Puertos de 1992, puso al día en su momento, el concepto apropiado para la operación portuaria. Sin embargo, desde 1992 a la fecha muchos factores han ido cambiando y muchos son resueltos de forma diferente. La evolución tecnológica del sector no siempre ha acompañado a lo establecido por la ley, se deben considerar siempre los tres ingredientes del sector: el barco, la vía navegable y el puerto.

Hoy hay realidades diferentes o variadas a las de 1992, deben analizarse y lograr ponerlas en vigor con dichos objetivos. Pero se debe desburocratizar el aparato portuario estatal, la bandera y el Estado rector del puerto.

**3. La oposición de Intereses Marítimos con la República Argentina es no-**

**toria en diversos aspectos. ¿Qué enfoque general considera adecuado para alcanzar acuerdos que propicien un desarrollo fluido de dicho sector de la economía de ambas partes?**

Los intereses marítimos argentinos no son opuestos, son si se quiere diferentes. Son diferentes las situaciones de base. Dijo un Almirante argentino: -Nunca un país dependió tanto de un solo accidente geográfico, como la Argentina del Río de la Plata". Esto hace que la mayor preocupación argentina es tener la posibilidad de que en el Plata todo su potencial se desarrolle de la manera más efectiva.

En el Norte de Europa, puede verse situaciones similares e inteligentemente resueltas, sin embargo, para nosotros el decir que un puerto como Hamburgo o Bremen son complementarios de puertos holandeses es difícil de comprender. Pero si evaluamos el caso y lo asimilamos, deberíamos pensar en actuar con Montevideo como puerto complementario. Un puerto de apoyo a Buenos Aires para el cual debemos sentarnos a la mesa a negociar.

Si se ha logrado un acuerdo sobre una controversia de casi 150 años, como es el caso del Tratado del Plata y su Frente Marítimo, quizás, con voluntad negociadora como la que se empleó en ese documento, podría lograrse un acuerdo beneficioso seguramente para ambos. El empleo de negociadores con experiencia, técnicos profesionales, sin participación de políticos partidarios dará seguramente la posibilidad de lograrlo.

La nueva realidad del transporte de celulosa y la necesaria ampliación del puerto de Montevideo dan la oportunidad de repensar las capacidades logísticas que podemos ofrecerle a la región.

**4. ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante en**

**cuanto a generación de empleo y vinculaciones comerciales con los mercados internos y de exportación, como es la pesca?**

La pesca tiene sus posibilidades, así como sus limitantes, las que hay que considerar armónicamente. Las especies comercialmente principales, tienen migraciones que solo tienen concentraciones en meses del año, limitando así una operativa permanente. La ausencia de información biológica del Atlántico sur es una limitante severa en la planificación. Debemos abordar el tema en conjunto con las naciones de la región y debemos encarar nuestra gestión internacional hacia la formación de Organizaciones regionales de pesca basadas en el acuerdo de Nueva York de 1995.

**5. Todo el contexto que comprenden las vías de navegación seguras, para un tráfico cada vez más intenso de buques más grandes, ha dejado de ser un problema operativo exclusivamente nacional, para pasar a ser un problema de proyección estratégica y política exterior. ¿Cómo cree que debe operarse en el tema, para asegurar que el país se mantenga dentro de las principales rutas de la región?**

Es evidente que nuestras vías navegables en aguas restringidas son compartidas con Argentina, para nuestro puerto principal en menor grado que para el de ella, pero en la participación en aguas interiores, las dificultades naturales nos son comunes, y como tales debemos encararlas. Actualmente nuestra carencia de equipamiento VTS certificado IALA nos hace vulnerables ante la navegación internacional. Los recursos deben ser orientados a dotar a la Armada de medios para ordenar el tráfico

marítimo y controlar de acuerdo a las normas internacionales de las que hoy estamos omisos.

**6. De resultar relevante el aspecto del transporte marítimo en su programa. ¿Cómo estimularía el desarrollo de la Marina Mercante Nacional?**

En atención a realidades actuales del mercado de fletes el esfuerzo debe volcarse al desarrollo de una marina mercante de cabotaje en todas sus formas y tipos de naves.

La ausencia de cargas propias que justifiquen una Marina Mercante de Ultramar, más la competencia de banderas de conveniencia hacen muy difícil imaginar una pretensión de tomar decisiones sobre el desarrollo de este tipo de marina mercante. El abatimiento de costos y la desburocratización de la marina mercante deben ser el norte a seguir.

**7. Estima usted oportuna la creación de algún componente de la estructura orgánica del Estado con facultades de planificación y coordinación y con el objetivo de optimizar el desarrollo armónico y custodia del conjunto de los Intereses Marítimos del país?**

Por razones de organización eficiente y coordinada, una Secretaría de Asuntos Marítimos al nivel del Poder Ejecutivo es necesaria para coordinar las acciones que posibiliten alcanzar nuestros intereses marítimos.

**8. ¿Qué opinión le merece el proyecto de un puerto de aguas profundas?**

Una iniciativa plena de esperanza y que sería un inmenso logro, que traería los mayores beneficios económicos y sociales, al punto de que su operativa propiciaría el de-

sarrollo de una urbe, con el tiempo, similar al crecimiento de Montevideo.

De acuerdo a opiniones de técnicos especializados, su posibilidad depende de volúmenes de cargas muy superiores a los nacionales, por tanto solo sería posible, captando un alto porcentaje de cargas regionales.

Es necesario repetir, la necesidad de previos acuerdos, y para presentar estos, amplia disposición y preparación en lo interno, procurando un consenso general de la misión a emprender.

Pero como país debemos plantearnos si nuestro puerto de aguas profundas puede ser Montevideo, como indican todos los operadores portuarios principales.

**9. ¿Cuáles serían para usted los objetivos de la política antártica nacional a mediano plazo?**

Estar acompasado con los acuerdos internacionales, en cuanto a la investigación, como actualmente se procede, no podemos dejar de estar presentes. Nuestra Armada podría incluso integrar la Patrulla Naval Antártica con Argentina y Chile. El tratado antártico sufrirá una revisión en un breve tiempo, Uruguay debe estar siempre ahí.

**10. ¿Entiende usted que el otorgamiento de facilidades portuarias y de diversos servicios a buques de terceras banderas que operan en la región, para satisfacción de sus requerimientos logísticos es de beneficio para el país? ¿Percebe inconvenientes relevantes en dicha política?**

Hay varias características en las facilidades portuarias. Una cosa es facilidades para transporte de pasajeros, otra para la operación de cargas legales y controladas, otra muy diferente es la que se puede con-

ceder a buques irregulares en la pesca, pues cada una de ellas tiene un tratamiento diferente en el ámbito internacional y algunas afectan las relaciones del país con otros Estados. El desarrollo de esta consulta, es demasiado generalizado para una respuesta abreviada. Pero encadenado a la respuesta sobre la pesca, Uruguay y Argentina deben monitorear en conjunto la pesca de terceras banderas en el Atlántico Sur. La cadena de la Biomasa es una sola. ¿Qué pasa si estamos apoyando logísticamente a una flota que depreda nuestros recursos fuera de la zona económica exclusiva propia y de Argentina?

*¿Vale la pena ganar un poco de dinero en logística portuaria para perderlo en biomasa que no puede recuperarse en un corto tiempo?*

#### **11. ¿Qué aportes pueden hacerse desde el sector marítimo para la protección del medioambiente y la biodiversidad marinos?**

Aquellos a los que Uruguay está comprometido en Acuerdos internacionales, y en atención a la legislación vigente, las funciones de la Armada en este aspecto son fundamentales.

**12. ¿Considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones? ¿Qué aspectos priorizaría para impulsarlo? Con este propósito, ¿Considera conveniente y factible introducir modificaciones en la estructura jurídica de los diques de la Armada, a fin de permitirles atender con prioridad a sus buques y los del Estado y a su vez, asegurar competitividad para participar con eficiencia en el negocio de construcción y reparación a través de asociaciones y contratos de prestación de servicios con privados?**

Desde luego que considero factible el desarrollo de la industria de construcciones y reparaciones.

Como tal dichas actividades requieren las mismas facilidades que otorga el Estado al resto de la Industrias Nacionales.

Es obvio que se debe adaptar la estructura jurídica de los diques de la Armada Nacional para permitir la complementariedad y competitividad público- privada a nivel regional de ese sector.

#### **13. Las recientes modificaciones al Plan Maestro del Puerto de Montevideo así como diferentes requerimientos de espacio en muelles y recinto portuario, creemos que revalorizan las facilidades de la Dársena Fluvial y reviven la consideración del proyecto de la Armada para el traslado de la Base Naval al Cerro. ¿Qué opinión le merece ese tema?**

El Proyecto de la Base Naval del Cerro parece conveniente. Por tener una ubicación adecuada, sin interferir con la actividad comercial y con espacio suficiente para su desarrollo, pero deben dedicarse los recursos a tal fin.

#### **14. ¿Cómo aprecia las propuestas de participación de las FF.AA en asuntos de seguridad interior?**

El marco legal existente ya garantiza y le otorga a las FF.AA una participación específica en temas de seguridad interna. Por ejemplo, la vigilancia de la frontera terrestre, Policía Marítima y Policía Aeronáutica. Sin olvidar la seguridad perimetral de las cárceles.

**15. Pasado el período de contienda electoral y pensando en la posibilidad de construir Políticas de Estado para el ámbito marítimo en los primeros años del próximo Gobierno ¿Qué aspectos**

**relacionados a los intereses marítimos del Estado priorizaría, como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios factibles y de largo plazo?**

La unificación en una sola Secretaría o Dirección de todas las actividades relacionadas con el ámbito marítimo en una sola entidad, capaz de cumplir con una única directiva emanada del Poder Ejecutivo. La pesca y el desarrollo de una marina de cabotaje deben ser los pilares del Estado en el mar.

**16. En las últimas seis décadas el Uruguay ha mantenido una estrategia activa en el marco del Derecho Internacional con objetivos claros en cuanto a los Intereses Marítimos y Fluviales. Ello ha permitido al país resolver todos sus contenciosos limítrofes en ese ámbito, así como ampliar su territorio de aguas interiores y en su proyección oceánica y antártica. Logros esos tan significativos como poco apreciados y conocidos en sus detalles por nuestra ciudadanía. Además de la cancillería sin lugar a dudas la Armada Nacional ha realizado sustanciales aportes en el tema, tanto en lo técnico por su personal altamente capacitado y las líneas estratégicas recomendadas, como en lo material al ser el único instrumento que ha tenido el Estado para estar presente y ejercer sus derechos y obligaciones en el ámbito marítimo. Es conocido que actualmente la Armada tiene serias limitaciones para desarrollar esas tareas y que en los grandes espacios bajo jurisdicción “sin vigilante, no hay derecho”. En ese contexto deseamos consultarle ¿Cuál es su visión respecto a la importancia que tiene este territorio (hoy apenas ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales del Uruguay y cómo visualiza que deban evolucionar (ampliar, mantener status**

**quo, reducir) las capacidades de nuestra Armada en relación con el mismo y con las tareas asignadas por la Ley Orgánica de las FFAA actualmente en trámite en el Parlamento?**

La Armada ha contribuido al logro de concretar el Estado de Derecho en toda su dimensión, lo que estuvo en muchas partes indefinido por más de 150 años de existencia como país independiente. Esto se logró por la preparación intelectual y profesional que dicha arma dio a sus integrantes.

La formación de sus especialistas, capacitados en base a los estudios académicos recibidos desde el inicio de la carrera, deben ser continuados y ampliados en procesos de instrucción recibida en forma constante. Es probable que se necesite capacitar y mantener al día cierta cantidad de personal con preparación especial, dedicado todo tiempo a la atención de este tipo de tarea.

Una división en la Orgánica de la Armada, parecería conveniente que se formalizara, como hubo en Relaciones Exteriores, y luego fue cesada en sus funciones.

Este concepto debe ser analizado en momentos de la redacción de la anunciada reforma de Ley Orgánica de la Armada.

**17. ¿Desea agregar otros comentarios o aclaraciones en relación de los temas tratados y otros relacionados con la defensa nacional o los Intereses Marítimos del Estado?**

El Uruguay difícilmente percibe la importancia del ámbito marítimo, nuestra visión continental y la concepción de país ganadero nos hacen mirar muy poco al mar. El 90% de los insumos que utilizamos vienen al país por vía marítima. Promover los intereses marítimos es un gran deber para el país.



## **PARTIDO COLORADO EC. ERNESTO TALVI**

**1. En el contexto actual de desarrollo de los Intereses Marítimo Nacionales, se evidencian varios problemas en la operativa portuaria y en el comercio marítimo productivo, entre otros, de medidas unilaterales de la República Argentina y de decisiones operativas de armadores de Paraguay. Ello ha reducido el volumen de tráfico en nuestra principal terminal portuaria con la consecuente baja en la demanda de servicios portuarios que, entre otros inconvenientes, ha reducido el volumen de empleos en la actividad en general. ¿Cómo analiza su programa este tema y que acciones adoptaría para revertir esta situación?**

R: Desde hace muchos años, los armadores paraguayos negocian fuerte con los puertos argentinos y con los uruguayos para mejorar permanentemente los servicios portuarios que reciben, así como para reducir los costos inherentes. Con este natural y comprensible comportamiento comercial, han venido consiguiendo de las respectivas autoridades un nivel de servicios competitivo y acorde a sus necesidades. Normalmente, las mejoras otorgadas por los puertos a un lado del Río de la Plata venían siendo respondidas a su tiempo por los puertos del otro lado, y las cargas iban fluctuando entre puertos uruguayos y argentinos con una dinámica que favorecía al transporte fluvial paraguayo y ejercitaba la capacidad de dar respuestas acordes a las autoridades portuarias río abajo de la Hidrovía.

La diferencia que se constata en estos días, es que el cambio de autoridades argentinas implicó medidas más inesperadas

y “agresivas” de lo usual en la captura de cargas paraguayas, y que las uruguayas tienen más dificultades para ponerse a tono en tiempos breves. Ejemplo de ello es que las terminales privadas de Montevideo no logran acordar para ser más competitivas, de forma de contemplar los requisitos de las cargas paraguayas. La Administración Nacional de Puertos participa con un 20% del capital accionario de una de ellas y termina siendo juez y parte en la operativa, lo que dificulta la tarea de regular el sistema de trabajo. Asimismo, otros intereses corporativos que no logra manejar la distraen de su cometido esencial.

La solución de este problema y de muchos otros similares, pasa por una medida más de fondo que implica atender al espíritu con que se dictó la ley de Puertos N° 16.246, de 1992, actualizándola a los cambios acontecidos en casi 30 años desde que fuera dictada, así como revisando su reglamentación, para retomar con más claridad el concepto “Land Lord Port” bajo el cual fue concebida.

**2. ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la Ley de Puertos de 1992, desde su entrada en vigor a la fecha?**

R: La Ley de Puertos marcó un antes y un después para el desarrollo de los puertos uruguayos y del Puerto de Montevideo en particular. Los volúmenes operados se multiplicaron por 10, los contenedores movidos en 1992 fueron 90.000 y en 2018 pasaron a casi 800.000. Justo es señalar que coincidió con el creciente uso del contenedor como medio de transporte de mercaderías y para

el caso de los graneles con el desarrollo de la soja como exportación estrella. Sin la ley el Uruguay no podría haber aprovechado este impulso.

La Ley de Puertos, de efectos muy positivos, introdujo al sector privado en la operativa portuaria, generando dinamismo y eficiencia; logró captar mucha de la carga en tránsito, en especial a Paraguay, por su régimen de Puerto Libre; dio lugar a la creación de empresas, asociaciones de empresas y expansión en las ya existentes.

**3. La oposición de Intereses Marítimos con la República Argentina es notoria en diversos aspectos. ¿Qué enfoque general considera adecuado para alcanzar acuerdos que propicien un desarrollo fluido de dicho sector de la economía de ambas partes?**

R: Los canales de acceso a los puertos de Buenos Aires y Montevideo deben ser cada vez más profundos y más anchos debido a la llegada de barcos con características cada vez más gigantescas. También deben ser más largos, porque se deben extender hasta donde las aguas ofrecen profundidades naturales iguales o mayores al calado comprometido para el canal, que en el caso uruguayo ha pasado de poco más de 10m a 14m largos (por necesidad de sobredragados) en unas pocas décadas.

La dinámica de los canales de acceso cada vez es menos independiente, e incluso por momentos ha parecido que la extensión de uno podría obstaculizar la del otro, en virtud de convenios internacionales. Y hasta se ha anunciado un nuevo canal para el Puerto de Buenos Aires, canal Magdalena, que podría perjudicar al de Montevideo por “alejarse” de los buques que operan en el puerto vecino.

Quizás alguna vez podamos los uruguayos y argentinos ponernos de acuerdo

para optimizar el uso y mantenimiento de los canales. Estos implican gastos anuales extraordinariamente grandes para nuestros países. ¿Cabría pensar que en el futuro los dos puertos tengan un acceso común? Esto no es nada claro y menos aún inminente, pero señala la necesidad de continuar profundizando la relación de ambos países para seguir construyendo una relación de confianza que pueda optimizar en el futuro sus gastos para los accesos portuarios.

Más allá de la temática de los canales de histórica data, consideramos un ámbito fundamental a optimizar el de las Comisiones Binacionales creadas por los Tratados de Límites del Río Uruguay y del Río de la Plata y su frente Marítimo.

El país deberá asegurar un alto nivel técnico - profesional y de experiencia en los miembros de las Delegaciones ante dichas Comisiones, propiciando a través de ello una firme defensa de los Intereses Nacionales en el marco de una negociación cooperativa con la parte argentina.

Además, el organismo centralizado de planeamiento y coordinación de servicios logísticos e Intereses Marítimos que proponemos crear permitirá que nuestros representantes y negociadores actúen con una visión global y coordinada de los intereses nacionales del sector. Ello es siempre positivo y ventajoso al negociar con un país con posibilidad de intereses dispersos, producto de su estructura federal.

**4. ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante en cuanto a generación de empleo y vinculaciones comerciales con los mercados interno y de exportación, como es la pesca?**

R: La pesca vive una grave situación, causada por varios factores cuyos efectos negativos se combinan y cuyo impacto relativo en el total del sector varía en el tiempo.

Presenta complicaciones de acceso a mercados de exportación, básicamente debidas a la baja competitividad de nuestros productos por razones de costo país y aranceles a absorber en destino. El poco interés demostrado por los inversores en la utilización de los permisos para los cupos disponibles para Uruguay en la pesca en aguas internacionales, constituye una debilidad y un riesgo, en tanto su escaso uso puede conducir a la pérdida de los mismos. Asimismo, resulta escaso el desarrollo de productos y procesos que apunten a la mejor utilización de los recursos pesqueros disponibles.

Algunas plantas industriales no alcanzan los niveles de calidad de infraestructura que se verifican en los países desarrollados, a pesar de lo cual vienen obteniendo en general un buen desempeño que se expresa en buenas condiciones de inocuidad y calidad. La mejora progresiva de estas variables permitirá revertir el carácter de debilidad por uno de fortaleza en ese ámbito.

La vetustez y precario estado de mantenimiento de la flota son elementos que afectan la eficiencia del negocio, bajando su rentabilidad. Las normas jurídicas vigentes establecen un alto componente de tripulantes nacionales, puestos que a veces son difíciles de cubrir por insuficiencia de personal adecuadamente preparado y con voluntad de embarcar para desarrollar una actividad tan dura.

La posición de la DINARA en la estructura del MGAP, así como su propia estructura orgánica, dificultan la gestión y debida atención a este relevante componente de la industria nacional. El desarrollo acuícola presenta una debilidad que consiste en la ausencia de producción nacional de insumos, sobre todo de raciones para ese fin, la que a su vez es una oportunidad para el desarrollo de las áreas donde se concrete la acuicultura. Al momento hay escasa infor-

mación y bajo conocimiento disponible sobre el funcionamiento del mercado interno para productos acuícolas, lo cual constituye una traba para la concepción y desarrollo de una estrategia al respecto.

En cuanto a las perspectivas, nos parecen auspiciosas, especialmente si consideramos el potencial que abre el acuerdo MERCOSUR –UE, por el cual varios productos de nuestra pesca quedarán liberados de aranceles al entrar en vigor el Tratado, completándose el total del rubro a más tardar en 7 años.

Se abren así posibilidades cuya concreción requiere análisis estratégico, decisión, ejecutividad y trabajo profesional. El Tratado en trámite permite fijar un marco temporal con metas concretas para las medidas que nuestro programa esboza, a fin de resolver los problemas enumerados al principio. Solo a modo enumerativo, señalo que algunas de las más relevantes medidas son:

Acompañar el plan de renovación, generando una flota y plantas eficientes, con capacidades de explotación sostenible para su posterior certificación, y exigiendo la incorporación de buques y plantas nuevas y adecuadas a los nuevos proyectos a desarrollar.

Promover el desarrollo de pesquerías en base a recursos subexplotados o aquellos que forman parte de los descartes de pesquerías tradicionales.

Orientar las pesquerías nacionales hacia la explotación plena o máxima sustentable. Si bien estas pesquerías no pueden crecer por la vía del incremento del volumen de capturas, sí pueden hacerlo por la innovación de productos, sin perjuicio de posibles mejoras en los procesos de producción y comercialización que conduzcan a un mayor valor agregado. Tanto por la conveniencia de lograr que la explotación sea sostenible, como por el hecho de que se espera que la certificación de sostenibilidad será en

un futuro no muy lejano un requisito para el acceso a los principales mercados de exportación, se considera necesario lograr este objetivo. Es una meta compleja y que seguramente requerirá un lapso extenso, pero también es muy importante a mediano y largo plazo, incluso como condición para el acceso a los mercados más exigentes y de mayor precio. En particular, será más complicado alcanzar el objetivo cuando se trata de recursos compartidos con países vecinos.

Desarrollar el consumo interno de pescado en Uruguay, el cual se ubica en niveles relativamente bajos en la comparación internacional. Corresponde destacar que el crecimiento del mercado interno permitiría alcanzar un mayor valor agregado por unidad capturada, en tanto se verificarían en el país todas las actividades de servicios de transporte, manufactura y comercialización hasta el consumidor final.

Fomentar la acuicultura como herramienta que propicie el desarrollo productivo y social, basado en el aprovechamiento integral de los recursos disponibles (especies con tecnología conocida, cuerpos de agua aptos e insumos para elaboración de alimento) involucrando para ello al sector privado, diferentes organismos del Estado y gobiernos departamentales. El desarrollo de esta actividad tiene potencial para originar un impacto favorable para la diversificación de la producción, y para la generación y concentración de volúmenes, posibilitando la provisión de materia prima a la industria pesquera local y el acceso a mercados.

Cumplimiento de rigurosos controles de calidad y de las crecientes exigencias sanitarias a nivel mundial, así como del acuerdo de Uruguay con FAO sobre pesca ilegal aprobado en 2012. (Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada). (INDNR)

Ajustar la normativa que establece regulaciones cualitativas y cuantitativas para las tripulaciones.

Ajustar la orgánica de DINARA a un modelo más descentralizado y con participación empresarial, similar a INAC o INAVI y con mayor posibilidad de administrar los ingresos recibidos por tasas y permisos de pesca.

**5. Todo el contexto que comprenden las vías de navegación seguras, para un tráfico cada vez más intenso de buques más grandes, ha dejado de ser un problema operativo exclusivamente nacional, para pasar a ser un problema de proyección estratégica y política exterior. ¿Cómo cree que debe operarse en el tema, para asegurar que el país se mantenga dentro de las principales rutas marítimas de la región?**

R: Un enfoque histórico y geopolítico de este tema, permiten identificar a la posición geográfica del Uruguay como un bien de enorme y permanente valor estratégico. Pero como muy bien plantea la pregunta, tanto y en tan variados aspectos ha evolucionado el transporte marítimo, que hoy resulta imprescindible sumar “valor agregado” a lo que generosamente nos otorgó la naturaleza. Así, en cuanto a los puertos, debemos revisar y ajustar los planes de desarrollo vigentes para orientarlos a maximizar profundidades y eficiencia operativa y minimizar costos de diversos servicios, factores todos que los mantengan competitivos. En referencia a las vías de navegación, propender a profundidades que permitan captar tráfico y competir en costos con otros grandes puertos de la región. Finalmente y en una visión coordinada con los aspectos antes señalados, llevar adelante y completar el proyecto de “Corredores Seguros de

Navegación”, planteado en su momento por la Armada Nacional, que comprende los elementos tecnológicos imprescindibles para el Control del Tráfico Marítimo y Salvaguarda de la Vida Humana en el Mar en esas vías navegables.

**6. ¿De resultar relevante el aspecto del transporte marítimo en su programa, ¿cómo estimularía el desarrollo de la Marina Mercante Nacional?**

R: Nuestro Programa de Gobierno aspira a un Uruguay como polo logístico y de los servicios asociados para América del Sur, a partir del concepto ampliado y perfeccionado de Ley de Puertos y transporte multimodal, que apoye el crecimiento del tráfico marítimo de cabotaje y ultramar, así como la captación de cargas de la región.

De este concepto programático se desprende la importancia que tiene el transporte marítimo para nuestra Nación. Vemos en el desarrollo de una marina mercante nacional, en especial la de cabotaje, un factor de crecimiento de la actividad comercial, la creación de puestos de trabajo y el incremento en la actividad de los servicios asociados. A estos efectos se estimulará la incorporación de buques a nuestra marina mercante a través de un análisis profundo del Decreto Ley Nro. 14650 y el Decreto que lo reglamenta Dec. 383-78 del 3 de julio de 1978 así como de la Ley de abandonmentamiento Nro. 16387, haciendo énfasis en la búsqueda de modificaciones e implementaciones que favorezcan la operación y costos de buques de bandera nacional, en aspectos de impulso al Fondo de Fomento de la Marina Mercante, reservas de carga, franquicias, facilidades y regulación de tripulaciones.

**7. ¿Estima Ud. oportuna la creación de algún componente de la estructura or-**

**gánica del Estado, con facultades de planificación y coordinación y con el objetivo de optimizar el desarrollo armónico y custodia del conjunto de los Intereses Marítimos del país?**

R: Los Intereses Marítimos del país son numerosos y variados, ya que implican aspectos de explotación de recursos del mar, custodia permanente de estos recursos, funcionamiento eficiente de instalaciones portuarias para captar la mayor cantidad de cargas posibles, así como muchas otras actividades conexas. Estimamos por ello como un aspecto relevante, la creación de un organismo centralizado de planeamiento y coordinación de Intereses Marítimos, servicios logísticos y de la infraestructura relacionada. En forma inmediata junto a la medida anterior, vemos necesario restablecer a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas el rol regulador y de fijación de las políticas portuarias que supo tener, a fin de separarlo de las tareas de la ANP, situando dicho rol en la posición que corresponde jurídicamente

**8. ¿Qué opinión le merece el proyecto de un puerto de aguas profundas?**

R: Las cargas uruguayas hoy no justifican la construcción de un puerto de aguas profundas, que requiere, por las inversiones necesarias, operar cargas tres veces mayores.

Sin embargo, Uruguay tiene una fuerte vocación por prestar servicios portuarios, en particular, y servicios logísticos, en general, a toda la región. Prueba de ello es que más del 50% de las cargas que operan en los puertos uruguayos provienen y se destinan a terceros países. Disponer de un puerto de aguas profundas podría redundar en acrecentar esos servicios e incluso mejorarlos

con modalidades nuevas que lo hagan imprescindible para la productividad creciente de la región.

Uruguay no debe cerrarse a esa posibilidad solo porque sus cargas propias no sean suficientes. La actividad portuaria está probada como multiplicadora de empleo y de riqueza para el país. Si se plantea un proyecto capaz de operar, con certeza, las cargas de graneles de la Hidrovía, de Argentina y Brasil, en una proporción que justifique inversiones provistas por el mismo proyecto, el tema debe ser analizado.

Desde luego que se exigirían estudios ambientales que garanticen un bajo impacto y un desarrollo sustentable, de modo de minimizar riesgos de cualquier naturaleza. También se aprovecharía para mitigar otros riesgos ya existentes, como el uso de la boya petrolera de José Ignacio, o la localización de refinerías de petróleo y tanques de combustibles.

En este marco general, promoveremos la realización de estudios técnicos, análisis estratégicos y acciones diplomáticas que permitan alcanzar una definitiva decisión de Estado respecto de la instalación o no de un Puerto de Aguas Profundas, considerando su inevitable vinculación con el futuro del Puerto de Montevideo

### **9. ¿Cuáles serían para Ud. los objetivos de la política antártica nacional a mediano plazo?**

R: El primer aspecto a comentar es nuestra satisfacción por la política que ha venido siguiendo el país desde hace muchos años, en cuanto a consolidar su posición y derechos dentro del Sistema del Tratado Antártico (STA). De ello derivan dos lineamientos generales a seguir en lo interno: por una parte continuar apuntando a perfeccionar una política de Estado en el tema. En segundo lugar, mantener y optimizar el apoyo

logístico prestado a través de las dos bases antárticas asegurando su calidad y eficiencia y enfatizando las capacidades de transporte y comunicaciones.

En lo externo debe ser objetivo permanente el afianzar el carácter de Miembro Consultivo del Tratado a través del estricto apego a las disposiciones y espíritu del Tratado y sus normas derivadas. Asimismo, serán pilares de nuestra posición el uso pacífico de la Antártida, su protección ambiental y la preservación de sus recursos. Todo ello con el propósito ulterior de asegurar los derechos que nos correspondan de acuerdo al Derecho Internacional, en el momento que se establezca un estatuto antártico definitivo.

Con respecto a las actividades que se desarrollan en el Área del Sistema del Tratado Antártico y los mares que lo rodean, se deberá mantener una activa participación en la CCRVMA (Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos) a través de la cual se generan derechos de pesca en las zonas que marca esa convención y que por razones internas de nuestro país, en los últimos años no han sido explotadas por buques de bandera nacional.

El turismo en las regiones antárticas deberá regularse de manera sustentable, acorde a la normativa en curso. Esto posibilitará la participación de operadores nacionales en logística portuaria y en otras actividades que son requeridas por la ubicación geográfica de los puertos de Montevideo, Punta del Este y Piriápolis, entre otros.

Además, buscaremos aprovechar las oportunidades para la educación en ciencias, en temas logísticos y medioambientales que ofrece la participación del país en la Antártida, que implican el aprovechar la experiencia adquirida en más de 35 años de presencia continua en ese continente y las facilidades de cooperación e intercambio

de conocimientos que surgen de la letra del Tratado Antártico.

Se deberán instrumentar acciones concretas para ser aplicadas en los próximos años, tendientes a reforzar y fortalecer la posición política y científica del país en el STA, con vista a 2048, año en que las Partes del Tratado Antártico revisarían la normativa vigente.

Para sostener el logro de estos objetivos estratégicos, visualizamos algunas acciones concretas tales como el reforzar la conciencia antártica en la ciudadanía, el énfasis en la investigación colaborativa y el desarrollo científico, la participación activa y comprometida en todos los foros jurídicos y técnicos del Sistema del Tratado Antártico y el cumplimiento estricto de los compromisos adquiridos por el país al ingresar como miembro consultivo del Tratado.

**10.¿Entiende Ud. que el otorgamiento de facilidades portuarias y de diversos servicios a buques de terceras banderas que operan en la región, para satisfacción de sus requerimientos logísticos es de beneficio para el país? ¿Percibe inconvenientes relevantes en dicha política?**

R: Seguramente resulten beneficiosas en lo material y sectorial, pero deben tomar en consideración y realizarse con estricto apego al marco normativo uruguayo y al Sistema de Derecho Marítimo Internacional.

**11.¿Qué aportes pueden hacerse desde el sector marítimo para la protección del medioambiente y la biodiversidad marinos?**

R:Cuidar hoy para tener mañana, esta es la visión programática de nuestro Partido en el aspecto medio ambiental. Lamentablemente, la política medio ambiental en Uruguay toma protagonismo únicamente cuan-

do ocurren sucesos puntuales que ponen de manifiesto las cualidades ambientales vigentes en el país, como fue recientemente el caso de las cianobacterias que tiñeron nuestras aguas, comprometiendo intereses nacionales como son la protección de la bio diversidad marina, la salud de los habitantes y los recursos provenientes del turismo. En el sector marítimo otra amenaza importante, quizás la mayor que afecta los mencionados intereses y recursos es la polución en el mar y, en su mayor expresión, los derrames de hidrocarburos producto de accidentes u operaciones. En este sentido abogaremos por el cumplimiento estricto del Convenio MARPOL en todos sus aspectos y apoyaremos la actividad de la Autoridad Marítima en el control y medios necesarios para la prevención y combate a la polución en el mar.

**12.¿Considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones? ¿Qué aspectos priorizaría para impulsarlo? Con este propósito, ¿considera conveniente y factible introducir modificación en la estructura jurídica de los diques de la Armada, a fin de permitirles atender con prioridad a sus buques y los del Estado y, a su vez, asegurar competitividad para participar con eficiencia en el negocio de construcción y reparación a través de asociaciones y contratos de prestación de servicios con privados?**

R: El desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones es parte de nuestra visión programática en la temática de la actividad en el Territorio Marítimo. En los últimos años, se ha reducido significativamente la cantidad de buques que operan en nuestros puertos. Esto ha llevado a la pérdida de servicios y puestos de trabajo de las empresas de este rubro,

afectando también al sector de la industria naval. La industria de construcción naval tanto para el ámbito del Estado como el privado, podría incentivarse, por ejemplo, a través de su participación en los planes de renovación de la flota pesquera y de lanchas costeras de patrulla, de rescate y servicios para la Armada Nacional. La demanda de reparaciones navales crecerá en tanto se incrementen las diversas actividades del sector marítimo a las que se ha hecho referencia. Ambas industrias comprenden muchas PYMES que generan un número interesante de puestos de ocupación, pero para captar trabajo y resultar confiables, es imprescindible definir con la organización sindical claros compromisos de gestión y relacionamiento laboral, a fin de evitar conflictos que lleven al fracaso a los proyectos iniciados.

**13. Las recientes modificaciones al Plan Maestro del Puerto de Montevideo, así como diferentes requerimientos de espacio en muelles y recinto portuario, creemos que revalorizan las facilidades de la Dársena Fluvial y reviven la consideración del proyecto de la Armada para el traslado de la Base Naval al Cerro. ¿Qué opinión le merece este tema?**

R: La Armada Nacional preparó un proyecto de traslado hace aproximadamente una década. Sería necesario revisarlo y ajustarlo a la situación actual y a la previsión del requerimiento de capacidades a mediano plazo. Sin dudas que resultaría beneficioso para ambas instituciones, pero obviamente es imprescindible considerar los costos y la financiación, teniendo en cuenta la relación entre el rédito generado para el puerto de Montevideo por la disponibilidad de la dársena y los costos totales de un traslado de la Base Naval.

**14. ¿Cómo aprecia las propuestas de participación de las FFAA en asuntos de seguridad interior?**

R: En la actualidad las FFAA cumplen algunas tareas referidas a la seguridad interior. Vemos aquí la función policial que tienen la Armada Nacional a través de la Prefectura Nacional Naval en su área de responsabilidad y la Fuerza Aérea en los aeropuertos con la Policía Aeronáutica. Estas dos tareas son de carácter orgánico en estas Fuerzas y datan de mucho tiempo atrás. A su vez se ha agregado como tarea subsidiaria, también hace un buen tiempo, el apoyo al control perimetral de algunos establecimientos penitenciarios. La reciente ley de control de frontera, aún no reglamentada, impone al Ejército Nacional tareas policiales en la franja fronteriza. Estas tareas referidas, indican claramente el apoyo a la seguridad interna que brindan las FFAA. No compartimos la creación de una Guardia Nacional militarizada que cumpla funciones policiales; no lo consideramos necesario dado que ya existe una unidad policial, la Guardia Republicana, que cumple con estos aspectos mencionados con jurisdicción nacional y si le hacen falta más recursos humanos o materiales se habrá de proveerlos. Ante una situación de características excepcionales que haga imprescindible la participación de las FF.AA., la misma deberá desarrollarse en la modalidad de “apoyo bajo sus mandos naturales” y no de “incorporación” y con un marco jurídico claro y específico para las operaciones que se ordenan.

**15. Pasado el período de contienda electoral y pensando en la posibilidad de construir Políticas de Estado para el ámbito marítimo en los primeros años del próximo Gobierno, ¿qué aspectos relacionados a los intereses marítimos**

### **del Estado priorizaría, como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios factibles y de largo plazo?**

R: Nuestro Plan de Gobierno comprende, en el área de los Intereses Marítimos, varios puntos acerca de los cuales nos parece muy factible alcanzar consensos, tanto políticos como con los actores sociales involucrados. En primer lugar, entonces, se enfatiza la necesidad de crear una conciencia marítima nacional y abordar, en forma coordinada, el establecimiento de políticas que atiendan nuestros intereses marítimos. Al ser esta materia multidisciplinaria, estimamos como uno de los aspectos relevantes la creación de un organismo centralizado de planeamiento y coordinación de Intereses Marítimos, servicios logísticos y de la infraestructura relacionada, tal como mencionamos en una anterior respuesta. Además de estas consideraciones de carácter orgánico y sin desmerecer en absoluto la importancia de otra serie de actividades que tratamos en nuestro programa, creemos que por su impacto positivo en muchos aspectos se deberían enfocar los primeros esfuerzos hacia las áreas del sistema logístico-portuario y la pesca.

En cuanto al sistema logístico-portuario, serían los primeros objetivos el establecimiento de un completo Plan Maestro de desarrollo de nuestros puertos, que comprenda especialmente la profundización del puerto de Montevideo y sus accesos a 14 mts., conjuntamente con la construcción de accesos terrestres a nivel del S XXI, debidamente planificados y adecuadamente insertos en el sistema vial urbano que rodea al puerto. En segundo lugar, la revisión de las tasas y normativas de los servicios portuarios a fin de mejorar la captación de cargas de la región. En la pesca vemos como prioridad, a su vez, los requerimientos de renovación de flota y el incentivo a inver-

siones en proyectos orientados a la captura de especies de gran abundancia en nuestras aguas y casi nula explotación. Finalizando esta respuesta, creemos necesario poner especial énfasis en los roles y tareas a cargo de la Armada Nacional, que la vinculan a la protección y fomento de los Intereses Marítimos y a los cuales referimos específicamente en la próxima respuesta.

**16. En las últimas 6 décadas el Uruguay, ha mantenido una estrategia activa en el marco del Derecho Internacional, con objetivos claros en cuanto a los Intereses Marítimos y Fluviales. Ello ha permitido al país resolver todos sus contenciosos limítrofes en ese ámbito, así como ampliar su territorio de aguas interiores y en su proyección oceánica y antártica. Logros ellos tan significativos como poco apreciados y conocidos en sus detalles por nuestra ciudadanía. Además de la Cancillería, sin lugar a dudas, la Armada Nacional ha realizado sustanciales aportes en el tema, tanto en lo técnico por su personal altamente capacitado y las líneas estratégicas recomendadas, como en lo material al ser el único instrumento que ha tenido el Estado para estar presente y ejercer sus derechos y obligaciones en el ámbito marítimo. Es conocido que actualmente la Armada tiene serias limitaciones para desarrollar esas tareas y que, en los grandes espacios bajo jurisdicción, “sin vigilante no hay derecho”.**

En este contexto deseamos consultarle ¿cuál es su visión respecto a la importancia que tiene este territorio (hoy apenas ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales del Uruguay y cómo visualiza que deban evolucionar (ampliar, mantener statu-quo, reducir) las capacidades de nuestra Armada en relación con el mismo y con las tareas asignadas por la

### **Ley Orgánica de las FFAA, recientemente aprobada por el Parlamento?**

R: La situación geográfica del Uruguay es tal que su Frente Marítimo es la frontera que lo conecta con el mundo, constituyendo además área focal del acceso al corazón de América del Sur. Una inmensa “pradera azul” que guarda ingentes recursos naturales y por la cual circula un altísimo porcentaje del comercio del país y de la región. Esta posición ha sido, entre algunos otros factores, un histórico elemento de fortaleza estratégica que no sólo debe cuidarse, consolidarse y, llegado el caso, defenderse, sino explotarse sustentable e inteligentemente para beneficio de todos los orientales. El Territorio Marítimo ha sido históricamente descuidado pese a que su importante extensión, con zonas de diferentes regímenes jurídicos, implica una necesaria presencia del Estado para la custodia de los Intereses Marítimos, la debida aplicación de la ley nacional en el mar y el cumplimiento de Convenios internacionales signados por el Estado. A diferencia de lo que ocurre en el territorio terrestre, la única institución del Estado con marco jurídico, conocimiento técnico y experiencia para cumplir todas estas responsabilidades es la Armada Nacional. Al presente la Armada no cuenta con medios materiales y humanos suficientes para cumplir con estas tareas, y mucho menos si consideramos su Misión fundamental y primaria que es la Defensa de la Soberanía Nacional y de la integridad del Territorio, tal como establece la Ley Orgánica de las FFAA. Conscientes de esa realidad, nuestro Plan de Gobierno prevé, en una concepción de “Armada de doble empleo” dotarla gradualmente según las posibilidades presupuestales, de los medios navales y aeronavales adecuados para el control del Territorio Marítimo, el cumplimiento de sus obligaciones internacio-

nales y la proyección antártica del país, así como de capacidades bélicas que permitan alcanzar un potencial de disuasión básico en materia de Defensa.

### **17.¿Desea agregar otros comentarios o aclaraciones en relación de los temas tratados u otros relacionados con la Defensa Nacional o los Intereses Marítimos del Estado?**

R: Deseamos agregar algún comentario en lo que hace a la Defensa Nacional y las Fuerzas Armadas, señalando que nuestra visión al respecto se centra en un reordenamiento de sus misiones y tareas, actualizándolas a las realidades que enfrenta nuestro país en el siglo XXI.

La misión fundamental o primaria, - y es así porque ningún otro organismo del Estado la puede cumplir - está asociada a la capacidad para enfrentar a una agresión de fuerzas del mismo tipo, que afecte la soberanía y la integridad territorial.

Por otro lado, la misión secundaria comprende las tareas que se asocian más al cumplimiento rutinario de la ley, las convenciones internacionales y el apoyo a la sociedad.

El escenario de seguridad internacional actual no es el mismo que existía cuando se estipularon las estructuras que prevalecen hoy día en nuestras Fuerzas Armadas para el cumplimiento de las mencionadas misiones.

Considerando la situación regional y global, en la cual las amenazas de fuerzas regulares dejaron de ocupar un rol prioritario en la defensa nacional, creemos imprescindible revisar la doctrina de empleo y las prioridades a asignar a las diferentes tareas.

Esto no quiere decir, dejar de lado la misión primaria de las Fuerzas Armadas. Entendemos que nuestro país debe tener, al menos, un poder militar suficiente, para

disuadir o contener un ataque armado mientras opera la diplomacia para neutralizarlo.

En cuanto a las demás tareas, consideramos que el crimen organizado transnacional es la amenaza actual más importante que enfrenta nuestro país. Si bien su combate es llevado a cabo por la Policía Nacional, también tiene facetas que amenazan la seguridad nacional y de orden territorial que requieren la colaboración de las FF.AA. En la misma medida, el combate al terrorismo debe también ocupar un rol prioritario en las estructuras castrenses. Otros temas como el resguardo de los recursos naturales (tanto en tierra como en el mar) y de las infraestructuras críticas (agua, energía, transporte, etc.) deben ser también objetivo central de la defensa nacional. La ciberdefensa, por su parte, también presenta nuevos desafíos importantes para nuestro país, por lo que es necesario abordarla como una tarea prioritaria del sistema de defensa.

Las Fuerzas Armadas tienen, además, una organización que puede ser empleada

no solo para sus fines específicos, sino también para actuar ante desastres nacionales y situaciones de emergencia.

Consideramos relevante que las modificaciones a las estructuras de material y personal producto de las revisiones a realizar, se sustenten en un minucioso presupuesto por tareas e inversiones, dejando atrás los criterios históricos de asignación de recursos a las FF.AA.

Finalizando destacamos que el comercio y transporte por vía marítima son hoy vitales para la economía global y el desarrollo de las naciones. Si a ello sumamos la explotación de los abundantes recursos de distinto tipo que el mar guarda en su seno y la actividad económica indirecta que por todo ello se genera, concluimos en la importancia que reviste para el país la atención de sus asuntos marítimos.

Es por eso que agradecemos a la Revista Naval la oportunidad de plantear nuestro pensamiento en referencia a estas cuestiones.





## **PARTIDO DE LA GENTE SR. EDGARDO NOVICK**

**1. En el contexto actual de desarrollo de los Intereses Marítimo Nacionales, se evidencian varios problemas en la operativa portuaria y en el comercio marítimo producto, entre otros, de medidas unilaterales de la República Argentina y de decisiones operativas de armadores de Paraguay. Ello ha reducido el volumen de tráfico en nuestra principal terminal portuaria con la consecuente baja en la demanda de servicios portuarios que, entre otros inconvenientes, ha reducido el volumen de empleos en la actividad en general. ¿Cómo analiza su programa este tema y qué acciones adoptaría para revertir esta situación?**

En nuestro programa de gobierno 2020 – 2025 del Partido de la Gente en el .04 (Cuentas en orden y crecimiento sostenido para la igualdad de oportunidades) dedicamos el espacio para la economía; propuesta 16, inserción internacional; propuesta 17, infraestructura; propuesta 19, industria y comercio; propuesta 21, energía; propuesta 22, hacemos claras menciones de incentivar la inversión para dar más trabajo a los uruguayos, profundizar, promover e impulsar los acuerdos bilaterales, reformar el régimen comercial del Mercosur con negociaciones con los bloques económicos, esto significa que hablamos de negociar con los adjudicatarios de zonas francas en el puerto de Montevideo como lo son Paraguay y Bolivia, así como también con los operadores portuarios que interactúan con ellos, con el propósito de brindarles las facilidades necesarias, justas y adecuadas para que las cargas que provienen o tienen destino a esos países utilicen las zonas francas, lo que

incrementaría la operativa portuaria, reactivaría la dinámica que hubo años atrás y que posicionaba al puerto de Montevideo dentro de la élite de la operativa mundial y líder en Sudamérica.

Con estas medidas confiamos en volver a atraer el volumen de tráfico perdido y volver a reactivar las fuentes laborales que hoy se encuentran ociosas en la operativa portuaria.

**2. ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la Ley de Puertos de 1992, desde su entrada en vigor a la fecha?**

La evaluación que hacemos es positiva, no olvidemos que esa Ley aprobada hace 27 años, hizo del puerto de Montevideo primero y del resto de los puertos nacionales después, puertos más eficientes, con mayor dinámica y los transformó en competitivos posicionando a Uruguay como líder sudamericano en infraestructuras portuarias y operativas.

Pensamos que como toda legislación puede ser mejorada y perfeccionada, sobre todo para aggiornarla a los tiempos que corren, máxime si tenemos en cuenta la importancia que tiene en la economía del país las ganancias que brinda la actividad marítima. Nuestro equipo de técnicos planifica generar un debate en cuanto a la necesidad de mejorar esta Ley, agregando actividades que hoy se encuentran fuera de esta así como la necesidad de una adecuación a la redacción, ya que hoy la tercera parte de esta Ley está dedicada a ANSE, hoy inexistente, y generar responsabilidades y controles a figuras de autoridades creadas y que

necesitan delimitarse sus responsabilidades y controles que hoy no están fijados.

Pero la evaluación final que hoy tenemos es positiva.

**3. La oposición de Intereses Marítimos con la República Argentina es notoria en diversos aspectos. ¿Qué enfoque general considera adecuado para alcanzar acuerdos que propicien un desarrollo fluido de dicho sector de la economía de ambas partes?**

La competencia de los puertos del Río de la Plata y del litoral siempre existió, el puerto de Montevideo por su posición estratégica fue el elegido desde siempre para hacer las operativas portuarias en el Río de la Plata. Sumado a su localidad, la naturaleza es más favorable con canales navegables y de poco mantenimiento. Pero los intereses, las decisiones políticas y comerciales obligan a estar continuamente atentos a cambiar estrategias para hacer del puerto uruguayo atractivo para los operadores mundiales. Hacer un puerto dinámico, operativo, atractivo económicamente, conlleva a tener una Política Nacional Marítima fuerte, con representación profesional en las Comisiones Binacionales, que defiendan con firmeza la aplicación de los tratados, convenios y otras negociaciones inherentes a lo marítimo-comercial.

**4. ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante en cuanto a generación de empleo y vinculaciones comerciales con los mercados interno y de exportación, como es la pesca?**

Últimamente se ha notado una baja en la actividad pesquera, una parte dada por las condiciones de modificación que se han dado en este último tiempo en cuanto a las alteraciones a las condiciones de la mar, lo que provoca la migración de algunas espe-

cies y que la pesca de otras deba realizarse en condiciones diferentes a lo que se venía haciendo. Otro condicionamiento se da por el estado operativo de la flota pesquera, que debería modernizarse. Nuestro programa de gobierno apuesta a la reactivación económica, con rebajas en los costos del combustible industrial y adecuar las zonas de operativa pesquera portuaria para que sea una operativa ágil, también promoveremos acuerdos para que la pesca que se exporte tenga un espacio favorable.

**5. Todo el contexto que comprenden las vías de navegación seguras, para un tráfico cada vez más intenso de buques más grandes, ha dejado de ser un problema operativo exclusivamente nacional, para pasar a ser un problema de proyección estratégica y política exterior. ¿Cómo cree que debe operarse en el tema, para asegurar que el país se mantenga dentro de las principales rutas marítimas de la región?**

A medida que la tecnología evoluciona, se desarrollan nuevas estrategias para hacer lo más rentable posible el transporte marítimo de carga. Las navieras operan buques de grandes dimensiones que incluso han obligado a efectuar modificaciones y ampliaciones en lugares icónicos de la navegación como es el Canal de Panamá. Esto nos alerta que el puerto de Montevideo, la entrada más importante del país, debe adecuarse en la infraestructura para brindarles el servicio que requieren, con muelles, canales, y equipamiento de operativa portuaria para asegurar una carga rápida, eficiente e interesante económicamente, con el propósito de competir con los puertos de Santos y Buenos Aires.

Para eso se debe dotar a las autoridades que controlan, supervisan y brindan los

servicios de un presupuesto adecuado para ello. Y a su vez incentivar a los operadores portuarios a modernizarse y mantener la eficiencia.

Complementando esta tarea con una Política Exterior atenta y negociadora, para acompañar las estrategias de los países vecinos y competidores reales.

### **6. De resultar relevante el aspecto del transporte marítimo en su programa, ¿Cómo estimularía el desarrollo de la Marina Mercante Nacional?**

La marina mercante uruguaya está pasando por un momento de receso, se ha notado una disminución de los puestos de trabajo de personal embarcado, incluso en los últimos tiempos asistimos al cierre de empresas que ofrecían sus servicios marítimos, incluso abandonando sus buques al no encontrar rentable la operación.

Nuestro programa prevé ofrecer incentivos en la baja del combustible para las actividades marítimas, bajar la carga impositiva, y buscar acuerdos principalmente con la República Argentina, para potenciar los puertos del litoral y sobre todo de Nueva Palmira, primer puerto de la hidrovía con la esperanza de reactivar la operativa marítima.

Sabedores que en la formación de la gente de mar somos vanguardia probada en la región, solo resta brindarle a estas tripulaciones los buques y el trabajo para que no se vean forzados a emigrar en busca de oportunidades laborales.

### **7. ¿Estima Ud. oportuna la creación de algún componente de la estructura orgánica del Estado, con facultades de planificación y coordinación y con el objetivo de optimizar el desarrollo armónico y custodia del conjunto de los Intereses Marítimos del país?**

Los organismos actuales han brindado una respuesta medianamente adecuada, nuestro programa de gobierno hace hincapié en forma importante en la gestión de los organismos existentes.

Creemos totalmente que con una gestión seria, comprometida, colocando a su frente a personas que conozcan de la temática, que cuenten con experiencia de haber trabajado tiempo en ellos, sumar profesionales instruidos, capacitar continuamente a sus funcionarios, sería más que suficiente para que la gestión de esos organismos den resultados positivos a la política que brega por los intereses marítimos del país.

De existir la necesidad de crear o complementar algún organismo del Estado para fortalecer los intereses del país sin dudas que los crearemos o complementaremos, en el sentido que damos una vital importancia a la reactivación económica y laboral del país, y entendemos que la actividad marítima es un brazo importante en ello.

### **8. ¿Qué opinión le merece el proyecto de un puerto de aguas profundas?**

Nuestro programa indica claramente que no abandonaremos la idea de una salida por el océano, pero deberá buscarse la carga que justifique una primera inversión y realizar el proceso de manera transparente.

### **9. ¿Cuáles serían para Ud. los objetivos de la política antártica nacional a mediano plazo?**

Uruguay se encuentra incluido en el Tratado Antártico y es miembro consultivo con bases establecidas en el Continente Antártico.

Mantener este status es de gran importancia para el país. Nuestro primer objetivo es el apoyar las actividades que se desarrollan y participar en cada actividad necesaria

ria. Las actividades científicas, logísticas deben ser respaldadas por las diplomáticas y en ese objetivo nos enfocaremos a mediano plazo.

Reiterando que las actividades deben ser llevadas a cabo por personal idóneo, capacitado y diplomáticamente formado en esa área.

**10. ¿Entiende Ud. que el otorgamiento de facilidades portuarias y de diversos servicios a buques de terceras banderas que operan en la región, para satisfacción de sus requerimientos logísticos es de beneficio para el país? ¿Percibe inconvenientes relevantes en dicha política?**

Primariamente no se percibe inconveniente alguno, pues apostamos a que los puertos uruguayos sean operativos y económicamente atractivos. Esto no estará exento de que deban cumplirse las obligaciones y normas nacionales, pero estamos absolutamente de acuerdo en que se puede otorgar facilidades portuarias y diversos servicios a buques de terceras banderas.

Con controles adecuados, con nuestras autoridades supervisando las actividades, no percibimos inconveniente alguno.

**11. ¿Qué aportes pueden hacerse desde el sector marítimo para la protección del medioambiente y la biodiversidad marinos?**

En nuestro programa de gobierno 2020 – 2025 en el .05 (Ambiente y ciudadanía, claves para el desarrollo) en la propuesta 23; ambiente sano y saludable, hacemos hincapié en “proteger los recursos hídricos, fauna y flora, no es solo una obligación moral sino una inversión a futuro y para las futuras generaciones”.

El sector marítimo se encuentra regulado por diversas normas administrativas, ju-

rídicas y de convenios internacionales que apuntan a regular la protección al medioambiente y la biodiversidad de los ecosistemas marinos.

Exigiremos a las autoridades competentes el máximo celo, y que actúen sin compromisos, libremente y respaldados para que quienes no cumplan con las regulaciones sean obligados a cumplirlas.

**12. ¿Considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones? ¿Qué aspectos priorizaría para impulsarlo? Con este propósito, ¿considera conveniente y factible introducir modificaciones en la estructura jurídica de los diques de la Armada, a fin de permitirles atender con prioridad a sus buques y los del Estado y, a su vez, asegurar competitividad para participar con eficiencia en el negocio de construcción y reparación a través de asociaciones y contratos de prestación de servicios con privados?**

Hoy la actividad marítima pasa por un momento circunstancial negativo, pero por lo contrario se cuenta con una mano de obra especializada en sus diques de muy buena calidad.

Es claro que la competencia sobre todo económica y de diferencia cambiaria, sumado a los costos de los insumos utilizables en las reparaciones y construcción náutica, ponen en desventaja a los diques uruguayos con los argentinos.

También en este aspecto, entendemos que es necesario contemplar este sector con contemplaciones impositivas, de precios de combustibles, y energía eléctrica destinados a esa actividad.

Es claro que la competencia de Tandano, Río Santiago y otros astilleros y diques de la vecina orilla se transforman en más apreciados para los buques que regularmen-

te deben hacer sus mantenimientos y reparaciones. Pero es solo diferencia de costos, porque reiteramos que la mano de obra calificada uruguaya es de excelente calidad.

**13. Las recientes modificaciones al Plan Maestro del Puerto de Montevideo, así como diferentes requerimientos de espacio en muelles y recinto portuario, creemos que revalorizan las facilidades de la Dársena Fluvial y reviven la consideración del proyecto de la Armada para el traslado de la Base Naval al Cerro. ¿Qué opinión le merece este tema?**

Con respecto a este tema, ya tratado en períodos anteriores, debe ser considerado que para ese traslado se requerirá una erogación costosísima para las arcas del Estado. Se debe acondicionar el área, dragar la bahía para asegurar el calado necesario para la navegación segura, señalar los canales, adecuar la operativa para que convivan la operativa marítima como la de la flota de la Armada. Desactivar proyectos que aún se encuentran al menos administrativamente vigentes, Gas Sayago, etc.

Ese proyecto debería ser considerado con tiempo y un estudio técnico que contemple seriamente la zona a instalarse.

Si bien es viable, entendemos que debe ser considerado en un plan entero y no complementario.

**14. ¿Cómo aprecia las propuestas de participación de las FF.AA en asuntos de seguridad interior?**

No creemos necesario ni adecuado involucrar a las FF.AA. En asuntos de seguridad interior.

Nosotros pensamos que las FF.AA. pueden auxiliar a la seguridad interior, en el aspecto del control de ingreso a las cárceles pero nada más.

**15. Pasado el período de contienda electoral y pensando en la posibilidad de construir Políticas de Estado para el ámbito marítimo en los primeros años del próximo Gobierno, ¿qué aspectos relacionados a los intereses marítimos del Estado priorizaría, como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios factibles y de largo plazo?**

El Partido de la Gente cuenta con técnicos versados y con conocimiento del ámbito marítimo y nuestra intención es de aportar, cooperar e involucrarnos en la actividad política del próximo Gobierno, porque nuestro primer punto es brindar lo mejor que tenemos para el bien del país y su gente, y nuestro partido el mayor capital que tiene es el de sus integrantes con su experiencia, conocimiento y compromiso con este proyecto llamado país.

**16. En las últimas 6 décadas el Uruguay, ha mantenido una estrategia activa en el marco del Derecho Internacional, con objetivos claros en cuanto a los Intereses Marítimos y Fluviales. Ello ha permitido al país resolver todos sus contenciosos limítrofes en ese ámbito, así como ampliar su territorio de aguas interiores y en su proyección oceánica y antártica. Logros ellos tan significativos como poco apreciados y conocidos en sus detalles por nuestra ciudadanía.**

Además de la Cancillería, sin lugar a dudas, la Armada Nacional ha realizado sustanciales aportes en el tema, tanto en lo técnico por su personal altamente capacitado y las líneas estratégicas recomendadas, como en lo material al ser el único instrumento que ha tenido el Estado para estar presente y ejercer sus derechos y obligaciones en el ámbito marítimo.

Es conocido que actualmente la Armada tiene serias limitaciones para desa-

**rollar esas tareas y que, en los grandes espacios bajo jurisdicción, “sin vigilante no hay derecho”.**

**En este contexto deseamos consultarle ¿cuál es su visión respecto a la importancia que tiene este territorio (hoy apenas ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales del Uruguay y como visualiza que deban evolucionar (ampliar, mantener statu-quo, reducir) las capacidades de nuestra Armada en relación con el mismo y con las tareas asignadas por la Ley Orgánica de las FFAA, actualmente en trámite en el Parlamento.**

Nuestro país es integrante de la OMI, Organización Marítima Internacional, organización especializada de las Naciones Unidas, que legisla y emite directivas para que el ámbito marítimo sea organizado y seriamente gestionado, y la Armada Nacional tiene la representación en ese organismo y cuenta con personal especializado y capacitado para dar cumplimiento a las normas emitidos por ese organismo internacional.

A través de gestiones diplomáticas se logró extender el territorio marítimo en 83.000 Kms cuadrados a través de la convención de derecho del mar, ampliando a 350 millas la plataforma continental uruguaya.

Eso le implica una gran responsabilidad al país y esa soberanía debe ser ejecutada con la mayor seriedad.

Para eso debe contarse con una flota marítima que sea capaz de brindar la respuesta.

Además la pesca y sus recursos ictícolas deben ser custodiados para que no sean presa fácil de los depredadores internacionales que con buques factorías se aprovechan de

la falta de presencia del control marítimo del país.

Entendemos que la Armada debe contar con los buques adecuados y con tripulaciones capacitadas para ejercer esa función y por ello apoyaremos las gestiones necesarias con otros países con el fin de firmar acuerdos que promuevan la incorporación de buques, artefactos aeronavales, controles marítimos de radares, comunicaciones y respuestas, organizaciones que brinden cursos de capacitación para la gente mar.

Debemos tener capacidad de controles para actividades off- shore que también en los últimos tiempos promovieron tareas en nuestro mar territorial.

Y sobre todo optimizar el cumplimiento de los tratados internacionales como el Tratado del Río de la Plata y su Frente marítimo, Tratado del Río Uruguay, y Tratado Antártico que nos brinda protección ante hechos que nos agreden como exigir el cumplimiento de los mismos.

Y para ellos somos firmes defensores de la gestión, el conocimiento y la capacitación de nuestros representantes en las comisiones y promoveremos que esos cargos sean ocupados por técnicos con experiencia en el tema, o que se capaciten para ocupar dichos puestos dejando de lado las designaciones de políticos que no lograron cupos parlamentarios.

**17. ¿Desea agregar otros comentarios o aclaraciones en relación de los temas tratados u otros relacionados con la Defensa Nacional o los Intereses Marítimos del Estado?**

No contestada.



## **PARTIDO INDEPENDIENTE**

### **DR. PABLO MIERES**

**1. En el contexto actual de desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales, se evidencian varios problemas en la operativa portuaria y en el comercio marítimo productivo, entre otros, de medidas unilaterales de la República Argentina y de decisiones operativas de armadores de Paraguay. Ello ha reducido el volumen de tráfico en nuestra principal terminal portuaria con la consecuente baja en la demanda de servicios portuarios que, entre otros inconvenientes, ha reducido el volumen de empleos en la actividad en general. ¿Cómo analiza su programa este tema y qué acciones adoptaría para revertir esta situación?**

Creo que no es problema de acuerdos, porque los acuerdos están, y me refiero a lo firmado entre los gobiernos. Los procesos para llegar a acuerdos de carácter internacional son largos y tediosos y es lógico que prosperen cuando los involucrados llegan a un consenso del que -al menos en el largo plazo- se estén beneficiando. Por lo tanto si Argentina firmó junto con Brasil, Paraguay y Uruguay el Tratado de la Hidrovía Paraguay-Paraná (junio 1992) y estuvo de acuerdo en la libre transferencia de la carga sin establecer ningún tipo de discriminación acerca del origen de la carga o cualquier circunstancia relativa a la propiedad de la mercadería, ahora no deberían cambiar las reglas. No debería volver a suceder que el gobierno argentino prohíba el uso de nuestros puertos para los productos de origen argentino, puesto que es una afectación de nuestros intereses nacionales. Esto no significa ignorar que algunas omisiones por parte de nuestro país que han generado jus-

tificaciones para que el gobierno argentino actuara de la manera que lo ha hecho. Por otra parte, la política exterior uruguaya en estos últimos años ha sido poco profesional. Un ejemplo de ello es la demora en las respuestas a las observaciones argentinas referidas a la instalación de dos nuevos muelles en Nueva Palmira, a pesar de ser de nuestro exclusivo interés.

**2. ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la Ley de Puertos de 1992, desde su entrada en vigor a la fecha?**

Muy bueno. La “Ley de Puertos” fue sin lugar a duda la base para que el crecimiento de la actividad portuaria se produjera. De la misma manera, el Estado debe brindar una plataforma atractiva para que siga creciendo la actividad marítima y para que nuestros puertos se posicionen en un alto nivel competitivo y atractivo para los armadores internacionales. El Estado debe invertir en aquello que el privado no puede hacer y que facilita el aumento de la inversión privada en puertos, básicamente debe abrir y profundizar los canales de navegación que nos comunican con las rutas del comercio mundial. Ello implica concretamente la profundización de los accesos al Puerto de Montevideo, la profundización del Canal Martín García y encontrar una solución ingeniosa y adecuada a la posibilidad de la construcción argentina del Canal Magdalena. De esa misma manera, si queremos que Montevideo se transforme en el “hub logístico” de la región, no podemos dejar todo en manos de los privados. Un ejemplo es el dragado del canal de acceso al Puerto

de Montevideo. Si queremos ser competitivos debemos profundizar -al menos- a la profundidad de nuestros vecinos del sur, como lo son los puertos de Río Grande e Itajai. Somos conscientes de que nuestra debilidad está en la profundidad de nuestras líneas de comunicación fluvial, por tanto se deben estudiar nuevas alternativas. Una de ellas debería ser el impulso del turismo náutico desarrollando más puertos náuticos en nuestra costa, como una forma de atraer al turismo argentino en este rubro.

**3. La oposición de Intereses Marítimos con la República Argentina es notoria en diversos aspectos. ¿Qué enfoque general considera adecuado para alcanzar acuerdos que propicien un desarrollo fluido de dicho sector de la economía de ambas partes?**

Toda nuestra historia está marcada por los intereses portuarios contrapuestos entre nuestro país y la República Argentina. Se puede decir con fundamento que nuestra situación geopolítica y la existencia del Puerto de Montevideo es una de las causas más profundas de nuestra existencia como nación libre e independiente. Desde entonces hasta hoy, la contraposición de intereses ha estado presente, más allá de los momentos y coyunturas que permitieron sistemas de convivencia y desarrollos articulados. Uno de los aspectos claves es que las negociaciones entre ambos países en materia portuaria se inscriban en los acuerdos bilaterales y regionales más generales. De eso se trata y, en tal sentido, creo que con los vaivenes propios de las diferentes realidades, hemos ido avanzando de manera favorable en este sentido.

**4. ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante en cuanto a generación de empleo y vincu-**

**laciones comerciales con los mercados interno y de exportación, como es la pesca?**

El sector pesquero atraviesa por una situación muy difícil. La pesca con el cierre de FRIPUR evidencia una fragilidad que se debe analizar con detalle. Nuestra posición es que se debe instalar un ámbito de trabajo con todas las partes para definir un plan de desarrollo para el sector pesquero que supere nuestras históricas e inaceptables dificultades que han impedido un crecimiento de este sector de actividad que, por las capacidades naturales de nuestro país, debería tener un nivel de desarrollo mucho más intenso.

**5. Todo el contexto que comprenden las vías de navegación seguras, para un tráfico cada vez más intenso de buques más grandes, ha dejado de ser un problema operativo exclusivamente nacional, para pasar a ser un problema de proyección estratégica y política exterior. ¿Cómo cree que debe operarse en el tema, para asegurar que el país se mantenga dentro de las principales rutas marítimas de la región?**

Seguridad y reglas claras. Las certezas a mediano y largo plazo son los principales elementos que las empresas marítimas necesitan. Resulta obvio que los costos también son importantes y sobre ello se debe trabajar con urgencia porque nuestros costos no son, en estos momentos, competitivos. Pero los mercados no se ganan solo por costos, la seguridad es un aspecto crucial para ganar tránsito y operación portuaria. Los costos razonables y la seguridad portuarias son dos dimensiones que deben avanzar juntas para aumentar los volúmenes de carga.

**6. De resultar relevante el aspecto del transporte marítimo en su programa,**

## ¿Cómo estimularía el desarrollo de la Marina Mercante Nacional?

La actividad marítima creció en los años de bonanza y ahora está en reducción. Se debe ser competitivo y crear reglas claras para que las empresas se puedan desarrollar. Si no aparecen capitales privados dispuestos a invertir no hay desarrollo posible. Como Estado la primera pregunta sería plantearnos cuáles son las ventajas y desventajas que perciben los privados para elegir invertir en nuestra marina mercante nacional. Como todo revés tiene también su momento de oportunidad y en este sentido muchas veces se han alzado en el sentido de señalar que este es el momento oportuno para apuntalar la marina mercante nacional en conjunción con la industria naval. Si analizamos las ventajas para el inversor, podemos decir que Uruguay tiene una buena posición geográfica y logística, con un gran potencial por desarrollar. Además nuestra ley establece que la incorporación de los buques mercantes a la bandera nacional está exenta de pagos de todo tributo aduanero. Sin embargo, al mismo tiempo, la ley establece una restricción al determinar que el 90% de la tripulación como mínimo debe ser de ciudadanía uruguaya. Por otra parte, si hablamos de competitividad, variables como calidad de la capacitación y niveles de conflictividad son variables de peso para su decisión. En estas cuestiones es que aparecen las encrucijadas. Si se defiende el 90% es porque se está enfatizando la fuente laboral para nuestros trabajadores, pero si la capacitación de esos trabajadores no acompaña la evolución de los requisitos de la demanda, no se puede exigir al inversor que cumpla con el cupo, porque seguramente ya no será tan atractivo el negocio. Debe existir un equilibrio, para que el inversor incorpore más buques y así aparezcan más puestos de trabajo. En ese equilibrio influye mucho

la conflictividad sindical donde ejemplos como los del sector de la pesca o los metalúrgicos han planteado ciertas demandas que terminan desalentando la inversión. Se debería buscar la inclusión por medio de la capacitación y la mejora continua de la seguridad en el trabajo. Otros países van poniendo cupos de forma gradual para que el inversor privado se preocupe por capacitar al nuevo personal a incorporar. Por otra parte el Estado también debe estar presente en lo que es la formación y capacitación de los trabajadores del sector. Tomando en cuenta la coyuntura actual, a nuestro juicio la prioridad es poner el énfasis en la actividad de cabotaje y en las zonas de alijo y complemento de carga ya que por ser actividades que se desarrollan en lo doméstico y regional son más sencillas de moldear. Pero no olvidemos que el movimiento de cargas de cabotaje, está en directa relación con el movimiento de cargas de ultramar.

### **7. ¿Estima Ud. oportuna la creación de algún componente de la estructura orgánica del Estado, con facultades de planificación y coordinación y con el objetivo de optimizar el desarrollo armónico y custodia del conjunto de los Intereses Marítimos del país?**

Una de las mayores dificultades que tenemos en general a nivel de la Administración Pública es diseñar políticas de Estado y mucho más cuando no hay un organismo específico que represente al sector marítimo. Los intereses marítimos cruzan transversalmente diferentes esferas sectoriales del Estado. Por ejemplo, la política de expansión de la matriz energética tiene puntos de contacto con la definición de una política marítima ya que algunas fuentes de energía utilizan el entorno marítimo como el histórico transporte de hidrocarburos con sus terminales de descarga aso-

ciadas (incluyendo la boya petrolera). En el futuro, incluso, podemos hablar de un posible desarrollo de energía eólica offshore. Esto no quiere decir que en el diseño de ambas políticas no existan conflictos de intereses, porque a una le interesa maximizar la explotación energética, pero la otra puede identificar que esa maximización puede afectar otros intereses como el impacto ambiental, el turismo, la pesca o la seguridad del tráfico marítimo. Esta ausencia de regulación ocurre porque la política energética que involucra al mar no fue articulada con una política marítima, dado que esta ha sido inexistente. Otro aspecto a destacar es la importancia de los controles al tráfico marítimo y la incidencia que eso tiene para garantizar una navegación segura. Cuando se habla de navegación segura no sólo se habla de seguridad de las personas o de daños materiales por accidentes, sino de costos de seguros, retraso del arribo de las cargas por demoras en la navegación, ya sea por falta de fluidez en el tránsito por canales o excesivas demoras de espera en zonas de fondeo para ingresar a puerto. Todo es parte de la llamada infraestructura portuaria que no sólo atañe estrictamente a lo que yace dentro del puerto, sino a todo lo relacionado a sus servicios y los accesos. Por tanto, todo lo que no se haga en esta materia, se transforma en mayores costos de la carga, y por ende menor competitividad de nuestros puertos y a la postre menor actividad productiva. Hay mucho para hacer en materia de seguridad e infraestructura portuaria. Sin embargo, la Armada que es la institución que tiene a su cargo toda la responsabilidad del control del tráfico marítimo, del relevamiento hidrográfico y de las operaciones portuarias, cada vez tiene menos recursos humanos, materiales y financieros. Todo lo expuesto reafirma y acentúa la importancia de contar con un organismo que nuclea las dife-

rentes visiones e intereses de la comunidad marítima para obtener en primer lugar una evaluación integral y de esa forma establecer una política marítima, tomando no solo en cuenta el interés de esta comunidad, sino el interés general del país.

### **8. ¿Qué opinión le merece el proyecto de un puerto de aguas profundas?**

El puerto de aguas profundas debe ser parte de un proyecto geopolítico de desarrollo y su dimensionamiento debe estar acorde con las posibilidades de desarrollo y crecimiento de los flujos comerciales. Por lo tanto, su avance y construcción debe ser gradual y de carácter modular para que su capacidad y funcionamiento estén en línea con las expectativas reales de crecimiento económico y comercial del país. Un puerto de estas características no se justifica en sí mismo, requiere, para ser viable económicamente, de la existencia y desarrollo de proyectos específicos o acuerdos con Brasil y Argentina que hoy no se visualizan en un horizonte cercano. Con el alto nivel de endeudamiento que nos deja este gobierno no sería conveniente que el Estado invierta sus propios recursos y solo sería posible si un privado asumiera los costos.

### **9. ¿Cuáles serían para Ud. los objetivos de la política antártica nacional a mediano plazo?**

Desde las expediciones de inicios del siglo XX la Antártida se convirtió en un continente deseado por muchos. Uruguay tiene experiencia en la participación de actividades cuando organiza el rescate de la expedición de Shackleton en 1916 a cargo del TN Ruperto Erichiribehety. Si bien es en 1959 que se activa el Sistema del Tratado Antártico es a partir de 1980 cuando Uruguay ingresa como miembro adherente

y en 1985 como miembro Consultivo del Tratado Antártico. Esto demuestra un largo y paciente camino recorrido. En lo que refiere a Uruguay y su integración con el mundo, la Antártida no sólo tiene potencial sino que ha demostrado ser una llave de integración. En lo que refiere a Uruguay y la investigación, en los últimos años diferentes organismos del Estado comenzaron a participar activamente de las actividades de investigación descubriendo un área riquísima para desarrollarse. Para las Fuerzas Armadas ha sido sin dudas la actividad conjunta por excelencia donde las tres fuerzas participan activamente con un solo objetivo. La Armada Nacional está remotorizando el ROU Artigas, que es el buque más grande y con mejores capacidades para asistir a las actividades antárticas, y ello permitirá que esté disponible a corto plazo; pero más allá de ello, la Armada debería analizar la posibilidad de incorporar un buque antártico y de investigación con capacidad de romper hielos para poder permanecer en aguas antárticas por más tiempo.

**10. ¿Entiende Ud. que el otorgamiento de facilidades portuarias y de diversos servicios a buques de terceras banderas que operan en la región, para satisfacción de sus requerimientos logísticos es de beneficio para el país? ¿Percibe inconvenientes relevantes en dicha política?**

Sin dudas, que el otorgamiento de facilidades portuarias y de diversos servicios a buques de terceras banderas para responder a sus requerimientos logísticos es de beneficio para el país. El único inconveniente que se visualiza es que deben estar disponibles todos los controles requeridos para mantener la seguridad de los puertos y las mercaderías. Es muy importante promover la expansión de nuestra capacidad como país de servicios, pero brindando certezas y ase-

gurando todos los procedimientos y normas internacionales.

**11. ¿Qué aportes pueden hacerse desde el sector marítimo para la protección del medioambiente y la biodiversidad marinos?**

La normativa internacional es muy amplia y detallada. La OMI proporciona recomendaciones permanentemente y la Armada tiene un representante en ese organismo en Londres por lo que la información se recibe de primera mano. En Uruguay la procesa la Prefectura Nacional Naval que es quien controla el cumplimiento de la normativa nacional que a su vez es redactada en concordancia con esas recomendaciones de la OMI. Con el cumplimiento de esas recomendaciones se va por muy buen camino. Tal vez el cumplimiento de la totalidad de esas normas es muy costoso de implementar en forma inmediata pero es la vía para la protección del medioambiente y la biodiversidad marinos.

De cualquier manera, resulta muy importante la coordinación con las autoridades de la DINAMA y, en un futuro, tal como nosotros proyectamos, con el Ministerio de Medio Ambiente.

**12. ¿Considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones? ¿Qué aspectos priorizaría para impulsarlo? . Con este propósito, ¿considera conveniente y factible introducir modificaciones en la estructura jurídica de los diques de la Armada, a fin de permitirles atender con prioridad a sus buques y los del Estado y, a su vez, asegurar competitividad para participar con eficiencia en el negocio de construcción y reparación a través de asociaciones y contratos de prestación de servicios con privados?**

Para impulsar la industria naval de construcciones y reparaciones se deben mantener los acuerdos existentes manteniendo la calidad como objetivo distintivo de lo construido o reparado. La Armada ha gestionado los Diques por más de 100 años y se entiende que lo ha realizado satisfactoriamente. La Armada ha mantenido su flota y la del Estado, aparte de contribuir con la industria marítima privada. La cuestión consiste en mejorar la eficiencia de los diques, para que la industria nacional y el país se beneficie. Si uno de los obstáculos para mejorar la gestión pasa por el “aggiornamiento” del marco legal, hagámoslo. Y si es necesario buscar asociaciones con privados, bienvenido sea también, siempre y cuando nos aseguremos de no perder la capacidad de mantener la flota propia y evitando que solo primen los intereses netamente comerciales. De hecho existen varios ejemplos en los países de Sudamérica en los cuales se ha potenciado particularmente la construcción naval asociándose a proyectos de integración público-privado que se utilizan como plataformas para la construcción no solamente de buques mercantes sino también de buques para la Armada.

**13. Las recientes modificaciones al Plan Maestro del Puerto de Montevideo, así como diferentes requerimientos de espacio en muelles y recinto portuario, creemos que revalorizan las facilidades de la Dársena Fluvial y reviven la consideración del proyecto de la Armada para el traslado de la Base Naval al Cerro. ¿Qué opinión le merece este tema?**

El proyecto de Base Naval para la Armada en el Cerro tiene ya unos años y debe ser reconsiderado, debido a que insumirá importantes costos que se pueden financiar con la rentabilidad que proporcionarán los

muelles liberados de la dársena fluvial. El Puerto de Montevideo está en una etapa de aprovechamiento de espacios y construcción de muelles como nunca antes. El traslado de la base de la Armada se hace cada vez más necesario.

**14. ¿Cómo aprecia las propuestas de participación de las FFAA en asuntos de seguridad interior?**

La Armada Nacional por medio de la Prefectura Nacional ejerce tareas de seguridad interior en la franja costera. Eso no es nuevo y la especificidad de la tarea así como la vasta experiencia, hacen de la Prefectura Nacional Naval la autoridad idónea. La Fuerza Aérea hace lo mismo en temas aéreos y aeroportuarios. No hay que cambiar eso. El empleo del ejército nacional para las fronteras ya es un hecho que está en etapa de reglamentación. Para otros asuntos de seguridad en la vía pública, embajadas u otros empleos, salvo su participación ante los desastres naturales, no es recomendable.

La actual política de Defensa es clara cuando se refiere a que las Fuerzas Armadas, en tiempos de paz, “podrán prestar servicios o colaboración en actividades que por su especialidad, relevancia social o conveniencia pública les sean solicitadas y sin que ello implique detrimento en el cumplimiento de su cometido fundamental”. Pero las colaboraciones referidas a actividades de seguridad interior deben estar muy específicamente establecidas y claramente acotadas, tal como es el caso actual de la custodia perimetral de las cárceles. Somos partidarios de mantener la especialización de las competencias de las Fuerzas Armadas referidas a las tareas de defensa nacional. Obviamente, eso no significa que la Armada no cumpla con su

función pública específica de prevención, disuasión y represión del delito en su ámbito de jurisdicción, así como también lo tiene la Fuerza Aérea. Pero en estos casos las áreas de jurisdicción de actuación de cada uno están claramente delimitadas, por lo que en definitiva no existe superposición de funciones.

**15. Pasado el período de contienda electoral y pensando en la posibilidad de construir Políticas de Estado para el ámbito marítimo en los primeros años del próximo Gobierno, ¿qué aspectos relacionados a los intereses marítimos del Estado priorizaría, como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios factibles y de largo plazo?**

Lo principal es acordar la creación de un organismo dentro de la estructura del Estado que defina los lineamientos y las orientaciones de la política marítima en todas las áreas de relevancia de su competencia. La propuesta es mejorar la coordinación de esfuerzos de los organismos ya existentes mediante una estructura jerárquica de coordinación de esfuerzos.

**16. En las últimas 6 décadas el Uruguay ha mantenido una estrategia activa en el marco del Derecho Internacional, con objetivos claros en cuanto a los Intereses Marítimos y Fluviales. Ello ha permitido al país resolver todos sus contenciosos limítrofes en ese ámbito, así como ampliar su territorio de aguas interiores y en su proyección oceánica y antártica. Logros ellos tan significativos como poco apreciados y conocidos en sus detalles por nuestra ciudadanía. Además de la Cancillería, sin lugar a dudas, la Armada Nacional ha realizado sustanciales aportes en el tema, tanto**

**en lo técnico por su personal altamente capacitado y las líneas estratégicas recomendadas, como en lo material al ser el único instrumento que ha tenido el Estado para estar presente y ejercer sus derechos y obligaciones en el ámbito marítimo.**

Es conocido que actualmente la Armada tiene serias limitaciones para desarrollar esas tareas y que, en los grandes espacios bajo jurisdicción, “sin vigilante no hay derecho”.

En este contexto deseamos consultarle ¿cuál es su visión respecto a la importancia que tiene este territorio (hoy apenas ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales del Uruguay y cómo visualiza que deban evolucionar (ampliar, mantener statu-quo, reducir) las capacidades de nuestra Armada en relación con el mismo y con las tareas asignadas por la Ley Orgánica de las FFAA, actualmente en trámite en el Parlamento?

Sin dudas que la Armada Nacional tiene un rol fundamental y entiendo que nadie duda de ello. También tenemos muy claro que el territorio marítimo de nuestro país es de una enorme importancia y proyección hacia el futuro. En tal sentido, las capacidades de la Armada deben reforzarse, en el marco de restricciones fiscales muy fuertes y por demás conocidas, sin embargo dado el papel crucial de la defensa del territorio marítimo implica dotar a la Armada Nacional de los recursos que le permitan ir aumentando su capacidad para cumplir con su función, financiando la compra de los medios mejores y más actualizados. Una posibilidad es destinar al menos una parte de los fondos recaudados por concepto de las tasas de navegación para ese objetivo.

**17. ¿Desea agregar otros comentarios o aclaraciones en relación de los temas tratados u otros relacionados con la Defensa Nacional o los Intereses Marítimos del Estado?**

Agradecer a Revista Naval por brindar a los candidatos presidenciales la oportunidad de expresar a sus lectores las opiniones sobre los temas específicos que vuestra publicación cubre.



## **PARTIDO NACIONAL DR. LUIS LACALLE POU**

**1. En el contexto actual de desarrollo de los Intereses Marítimo Nacionales se evidencian varios problemas en la operativa portuaria y en el comercio marítimo, producto entre otros, de medidas unilaterales de la República Argentina y de decisiones operativas de armadores de Paraguay. Ello ha reducido el volumen de tráfico en nuestra principal terminal portuaria con la consecuente baja en la demanda de servicios portuarios que, entre otros inconvenientes, ha reducido el volumen de empleos en la actividad en general. ¿Cómo analiza su programa este tema y qué acciones adoptaría para revertir esta situación?**

La pérdida de cargas paraguayas fue multifactorial. Por un lado, las autoridades portuarias argentinas comenzaron a aplicar políticas exitosas muy fuertes para captar las cargas paraguayas y por otro lado hubo una inexplicable inacción de las autoridades nacionales. Las barcazas paraguayas empezaron a tener que esperar hasta 10 días en rada para que se les diera un muelle para la descarga. En ese momento se debió intervenir en busca de una solución amigable y en su defecto se debió hacer uso de las facultades legales. Salvo alguna medida de poco impacto, no hubo respuesta por parte de las autoridades locales.

Como gobierno apuntaremos a generar un ámbito de permanente coordinación con las navieras, los operadores y el sector privado a los efectos de atraer nuevas cargas en tránsito o trasbordo. También revisaremos el sistema tarifario de los tránsitos para lograr el mismo efecto anteriormente mencionado.

Conseguir un cliente insume mucho tiempo pero perderlo puede ser inmediato. Por eso, vamos a coordinar en forma permanente con las representaciones diplomáticas de la Hidrovía la puesta en práctica de instrumentos de atracción de cargas, sabiendo además que para lograrlo el sector público y el sector privado deben trabajar en forma conjunta.

**2. ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la Ley de Puertos de 1992, desde su entrada en vigor a la fecha?**

Sin la Ley de Puertos, Montevideo sería simplemente un puerto de cabotaje o feeder de Buenos Aires. La escala de movimientos que tiene hoy permite financiar las obras de dragado, muelles etc., generando un círculo virtuoso.

Los beneficios fiscales y las herramientas creadas promovieron el desarrollo del tránsito, las actividades logísticas, la exportación de servicios y generaron miles de puestos de trabajo.

Esa herramienta legal sancionada durante el gobierno del Partido Nacional promovió un aumento exponencial de cargas de contenedores como de graneles y mercadería general, tanto en el Puerto de Montevideo como en el sistema de Nueva Palmira.

**3. La oposición de Intereses Marítimos con la República Argentina es notoria en diversos aspectos. ¿Qué enfoque general considera adecuado para alcanzar acuerdos que propicien un desarrollo fluido de dicho sector de la economía de ambas partes?**

Ambos países deberán trabajar para potenciar la Hidrovía Paraguay Paraná, desarrollar la Hidrovía del Río Uruguay facilitando la navegación aguas arriba de la Represa de Salto Grande, así como en las Comisiones Binacionales del Río Uruguay y Río de la Plata en materia de dragado y balizamiento, la Comisión Técnico Mixta del Frente Marítimo en lo que refiere fundamentalmente a los recursos pesqueros, y así como una atención principal a la Comisión que atiende los asuntos de la Plataforma Continental, que ha sido extendida en aproximadamente 83.000 kilómetros cuadrados.

#### **4. ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante en cuanto a generación de empleo y vinculaciones comerciales con los mercados interno y de exportación, tal como es la pesca?**

La ley de ordenamiento madre del sector pesquero data del año 1969. A partir del año 1974, el Programa de Desarrollo Pesquero y el Tratado del Río de la Plata establecieron un modelo de explotación pesquera ya largamente necesitado de revisión. Este marco normativo inadecuado, junto a grandes cambios que han ocurrido en el mundo, hace que en los últimos 25 años se haya generado una reducción severa tanto en los buques como en las plantas pesqueras. Hoy apenas está funcionando una quin-cena de establecimientos.

Una vez en el gobierno, vamos a realizar un estudio pormenorizado de las cargas impositivas y costos que afectan a las empresas del ramo (BSE, aportes de BPS, tasas de permisos de la pesca, tarifas portuarias, gastos energéticos, etc.) apuntando a reducir el peso de las cargas impositivas ciegas y se asegurará que lo recaudado mediante tasas tenga los destinos originalmente previstos.

Vamos a complementar los estudios disponibles sobre áreas de reproducción del recurso pesquero, con el fin de asegurar el respeto de las zonas de exclusión y los tamaños de cardumen extraídos y vamos a combatir la depredación por la instalación ilegal de redes de orilla a orilla, o con mallas por debajo del entramado autorizado.

Asimismo es necesario aumentar los controles sobre empresas que soliciten autorizaciones para realizar obras sobre cursos de agua. Ejemplos como los de la estación de UTE de “Punta del Tigre” no deben repetirse. Los diversos organismos de control deben coordinar sus esfuerzos.

También es importante fortalecer el papel de la DINARA como organismo de contralor y trabajar sobre una política de capacitación y reconversión de recursos humanos en un sector muy castigado.

#### **5. Todo el contexto que comprenden las vías de navegación seguras, para un tráfico cada vez más intenso de buques más grandes, ha dejado de ser un problema operativo exclusivamente nacional, para pasar a ser un problema de proyección estratégica y política exterior. ¿Cómo cree que debe operarse en el tema, para asegurar que el país se mantenga dentro de las principales rutas marítimas de la región?**

Para asegurar la participación en el comercio marítimo Global y Regional, es prioritario atender a la Infraestructura Portuaria Nacional.

Vamos a diseñar, en diálogo con los actores involucrados, un nuevo *Plan Maestro Logístico y Portuario* (modificativo del actual), que diagnostique la realidad actual y proyecte una estrategia de mediano y largo plazo. El Plan, que comprenderá al sector logístico y a todos los puertos actuales o posibles, incluidos los eventuales puertos secos, deberá incluir como mínimo:

- estudios de fortalecimiento y modernización de la organización pública y privada del sector logístico-portuario, que permita lograr un funcionamiento coordinado y eficiente;
- estudios de mercado y de las potencialidades de nuestros puertos en cuanto a la captación de tránsitos y trasbordos regionales, así como de la producción nacional susceptibles de ser transportadas por agua (en particular, se buscará fortalecer a los puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira, así como avanzar en los estudios de las hidrovías de la Laguna Merín, Río Negro y Río Uruguay al norte de Salto Grande);
- análisis de la productividad, los rendimientos, la calidad y los costos portuarios, como paso previo para reducir costos;
- creación de un sistema de información logística, de actividades portuarias y del transporte fluvio-marítimo regional y global;
- plan de inversiones en infraestructuras e instalaciones portuarias (muelles, explanadas, servicios básicos, dragado a 14 metros del canal de acceso al puerto de Montevideo, balizamiento y seguridad de la navegación, etc.);
- estudio y evaluación de la asignación del uso de áreas del recinto portuario de Montevideo, de manera de racionalizar y optimizar la distribución de los distintos tipos de mercancías y depósitos. A su vez, se analizará el flujo y operación del tránsito vehicular y ferroviario;

**6. De resultar relevante el aspecto del transporte marítimo en su programa, ¿cómo estimularía el desarrollo de la Marina Mercante Nacional?**

La Marina Mercante Nacional tiene una participación relevante en lo que refiere al transporte fluvial de pasajeros y las operaciones de tráfico.

No existe en cambio, en este momento, transporte de mercaderías por agua interno o regional en buques de bandera nacional.

Vamos a promover su desarrollo a través de la Dirección General de Transporte Fluvial y de Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Para eso, a su vez, es necesario profesionalizar la actuación del país en el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná Paraguay en el Sub Grupo 5 de Transporte del Mercosur, a los efectos de dotar a los buques nacionales de las mismas facilidades comerciales y portuarias que las que se otorga a los países de la región.

También es necesario modificar las normas tanto legales (ley de cabotaje, de abandonmentamiento de buques y de transporte) así como los reglamentos para simplificar las condiciones técnicas de la operativa. En tal sentido hay que equiparar las exigencias a los buques de modo que sean equivalentes a las de la región. Esto último se llevará a cabo con la participación necesaria de la Prefectura Nacional Naval.

**7. ¿Estima Ud. oportuna la creación de algún componente de la estructura orgánica del Estado, con facultades de planificación y coordinación y con el objetivo de optimizar el desarrollo armónico y custodia del conjunto de los Intereses Marítimos del país?**

Se pretende transformar la Comisión Honoraria del Fondo de Marina Mercante creada por ley 14.650 en un órgano de consulta preceptiva para las delegaciones uruguayas que vayan a negociar en las diferentes comisiones internacionales. Con ello

se pretende que todos los actores, especialmente los privados que integran esa Comisión puedan hacer escuchar su voz.

En la actualidad para las reuniones del sub Grupo 5, así como del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná Paraguay, en lo que refiere al transporte fluvio marítimo, hay una escasa consulta a los privados y eso debe ser subsanado.

Igualmente sigue siendo necesario que el sector cuente con elementos de coordinación sobre políticas que caen bajo la responsabilidad de diferentes componentes del Estado, en aspectos tales como la administración de los recursos vivos y no vivos, el transporte marítimo comercial y la cadena logística asociada, la investigación científica, el medio ambiente, la infraestructura portuaria y la seguridad.

#### **8. ¿Qué opinión le merece el proyecto de un puerto de aguas profundas?**

Hoy, el Puerto de Aguas Profundas (PAP) que mejor se adaptaría a los intereses nacionales sería el propio Puerto de Montevideo dragado a una profundidad de 14 metros.

Cualquier otra alternativa requiere para ser viable económicamente un importante movimiento anual de mercaderías. En la actualidad no se avizoran cargas que lleguen a conformar la masa crítica indispensable para manejar otra alternativa que no sea el dragado a 14 metros del Puerto de Montevideo.

Sin perjuicio, dentro del Plan Maestro de la actividad Portuaria y Logística Nacional que realizaremos para ver el rumbo a tomar en los próximos años, se evaluará la viabilidad de un PAP.

#### **9. ¿Cuáles serían para Ud. los objetivos de la política antártica nacional a mediano plazo?**

Nuestro país participa en el Tratado Antártico desde 1980 como Adherente y desde 1985 como Miembro Consultivo, lo que nos coloca en una posición ventajosa porque participamos de las decisiones que se toman solamente entre los pocos países que tienen esta categoría. Asimismo el país ha expresado su voluntad de reservar los derechos que en un futuro pudieren corresponderle acorde al derecho internacional, sin oponer títulos de soberanía sobre su territorio.

Algunos aspectos requieren una mayor incidencia del Estado mediante instrumentos jurídicos que impulsen y coordinen el accionar de las diferentes áreas que pueden tener participación en la actividad antártica, por ejemplo en las áreas de investigación científica, prospección del subsuelo marino, la pesca, la participación en foros u organismos internacionales y la preparación académica especializada.

En definitiva, continuaremos trabajando para ampliar la plataforma logística en el continente antártico y colaborando con las iniciativas nacionales relacionadas con el Tratado Antártico destinadas a fortalecer la presencia de Uruguay en la región, respondiendo a los lineamientos dispuestos por la Política Nacional Antártica que dictara el Poder Ejecutivo.

#### **10. ¿Entiende Ud. que el otorgamiento de facilidades portuarias y de diversos servicios a buques de terceras banderas que operan en la región para satisfacción de sus requerimientos logísticos, es de beneficio para el país? ¿Percebe inconvenientes relevantes en dicha política?**

La atención que se presta en el Puerto de La Paloma a buques que operan en la plataforma marítima es algo positivo y genera fuentes de trabajo en un puerto que tiene escasísimo movimiento.

Quizás otros casos requieran de un análisis en mayor profundidad y bajo una visión amplia, que pondere las eventuales ventajas y perjuicios de cada proyecto, pero priorizando siempre el interés nacional.

### **11. ¿Qué aportes pueden hacerse desde el sector marítimo para la protección del medioambiente y la biodiversidad marina?**

Es indispensable llevar adelante una política de mares que, además de asegurar la preservación de la biodiversidad y la protección de los recursos soberanos, pueda promover un desarrollo racional y sustentable a partir de esa riqueza.

Algunas de nuestras propuesta ya fueron desarrolladas en la preguntas 4.

También es clave generar y difundir conocimiento sobre el estado de nuestros cursos fluviales y las acciones de remediación que necesitan, sobre las reservas subterráneas de cada uno de los acuíferos relevantes y su vulnerabilidad, y sobre el grado de eficacia de las políticas e iniciativas privadas que están en curso. Lejos de poner obstáculos a esta tarea, hay que fomentarla. Todo esto requiere un fuerte impulso a la investigación y desarrollo, que debe combinar la capacidad de investigación de instituciones de investigación públicas y privadas con la capacidad de financiamiento de agencias estatales como el futuro Ministerio de Medio Ambiente y la ANII, entre otros.

**12. ¿Considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones? ¿Qué aspectos priorizaría para impulsarlo? Con este propósito, ¿considera conveniente y factible introducir modificaciones en la estructura jurídica de los diques de la Armada, a fin de permitirles atender con prioridad a sus buques y los del Estado y, a su vez,**

**asegurar competitividad para participar con eficiencia en el negocio de construcción y reparación a través de asociaciones y contratos de prestación de servicios con privados?**

Nuestro país cuenta desde hace mucho tiempo con instrumentos legales que benefician tributariamente la construcción o reparación naval. A modo de ejemplo: la ley de Astilleros, Varaderos y Diques Secos (que comprende también a los talleres navales); ley de Cabotaje y suministros a buques en general.

Es cierto que en la actualidad esta actividad presenta diversas dificultades que van desde el costo país, pasando por la falta de escala que tenemos, hasta finalmente una excesiva reglamentación. En lo económico y como está planteado en nuestro programa buscaremos reducir los costos de producción, para mejorar la competitividad en todos los sectores de la economía nacional y en el particular, revisaremos las reglamentaciones y políticas en la materia. Para esto último proponemos un trabajo conjunto entre la Comisión Honoraria de Marina Mercante y la Prefectura Nacional Naval.

**13. Las recientes modificaciones al Plan Maestro del Puerto de Montevideo, así como diferentes requerimientos de espacio en muelles y recinto portuario, creemos que revalorizan las facilidades de la Dársena Fluvial y reviven la consideración del proyecto de la Armada para el traslado de la Base Naval al Cerro. ¿Qué opinión le merece este tema?**

Consideramos que el denominado Plan Maestro del Puerto de Montevideo, pese a su nombre, no es un Plan Maestro. No tiene ni el alcance ni la profundidad que debe tener un plan de estas características. Simplemente contiene algunas líneas estratégicas

cas que pueden servir de base para hacer un Plan Maestro Nacional.

En nuestro Programa nos hemos comprometido a elaborar un verdadero Plan Maestro Nacional y dentro del mismo se evaluará dicha alternativa teniendo presente la ecuación costo - beneficio.

#### **14. ¿Cómo aprecia las propuestas de participación de las FFAA en asuntos de seguridad interior?**

Creemos que en épocas de paz las FFAA. pueden participar de la seguridad interior proporcionándole apoyo a otras instituciones mediante transportes, medios logísticos, medios técnicos, naves y aeronaves, sin que ello signifique asumir sus funciones.

Sin perjuicio de lo anterior, el Poder Ejecutivo promulgó la ley N° 19.677, que encomienda a las Fuerzas Armadas realizar tareas de vigilancia y apoyo a organismos con jurisdicción y competencia en la zona fronteriza de hasta 20 kilómetros, sin incluir los centros poblados. Esta ley, con la que estamos de acuerdo, aún no ha sido reglamentada, no obstante el cumplimiento de la misma implica el empleo de FFAA. en tareas de seguridad interior.

También estamos de acuerdo con establecer una estrecha cooperación entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Defensa Nacional, para el desarrollo de tareas de inteligencia, control del espacio aéreo y marítimo, anti-terrorismo y ciber-seguridad que puede ser de enorme ayuda en la lucha contra el narcotráfico y el crimen organizado.

Por eso, entre otras cosas estamos proponiendo aprobar una Ley de Derribo de aeronaves en vuelo clandestino o irregular, definiendo hipótesis y protocolos de actuación, como instrumento esencial en la lucha contra el narcotráfico.

#### **15. Pasado el período de contienda electoral y pensando en la posibilidad de construir Políticas de Estado para el ámbito marítimo en los primeros años del próximo Gobierno, ¿qué aspectos relacionados a los intereses marítimos del Estado priorizaría, como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios factibles y de largo plazo?**

Existen situaciones complejas vinculadas con los intereses marítimos y Estados vecinos, que serán encarados con voluntad política y un fuerte impulso a las comisiones responsables CARU y CARP, en su papel de componentes del Ministerio de Relaciones Exteriores. Un ejemplo de política de Estado tiene que ver con el desarrollo del canal de acceso al Puerto de Montevideo así como potenciar la Hidrovía Paraguay Paraná y desarrollar la Hidrovía del Río Uruguay facilitando la navegación aguas arriba de la Represa de Salto Grande.

#### **16. En las últimas 6 décadas el Uruguay ha mantenido una estrategia activa en el marco del Derecho Internacional, con objetivos claros en cuanto a los Intereses Marítimos y Fluviales. Ello ha permitido al país resolver todos sus contenciosos limítrofes en ese ámbito, así como ampliar su territorio de aguas interiores y en su proyección oceánica y antártica. Logros ellos tan significativos como poco apreciados y conocidos en sus detalles por nuestra ciudadanía. Además de la Cancillería, sin lugar a dudas, la Armada Nacional ha realizado sustanciales aportes en el tema, tanto en lo técnico por su personal altamente capacitado y las líneas estratégicas recomendadas, como en lo material al ser el único instrumento que ha tenido el Estado para estar presente y ejercer sus derechos y obligaciones en el ámbito marítimo.**

**Es conocido que actualmente la Armada tiene serias limitaciones para desarrollar esas tareas y que, en los grandes espacios bajo jurisdicción, “sin vigilante no hay derecho”.**

**En este contexto, ¿cuál es su visión respecto a la importancia que tiene este territorio (hoy apenas ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales del Uruguay y cómo visualiza que deban evolucionar (ampliar, mantener statu-quo, reducir) las capacidades de nuestra Armada en relación con el mismo y con las tareas asignadas por la Ley Orgánica de las FF.AA, actualmente en trámite en el Parlamento?**

La ley Orgánica de las FF.AA. ha sido aprobada sin contar con los votos del Partido Nacional, no obstante se encuentra vigente y establece claramente la jurisdicción y responsabilidades de la Armada.

La asignación de responsabilidades conlleva necesariamente a tener que asegurar el material y personal que deba cumplir la tarea. La Armada Nacional deberá ser provista, dentro de las posibilidades presupuestales, de los medios navales que permitan controlar los espacios asignados, y eso será considerado al elaborar la Política Nacional de Defensa y la Política Militar de Defensa al inicio del período de gobierno.

La extensión del área de jurisdicción sobre los fondos marinos hasta las 350 millas de la costa amplió en aproximadamente 83.000 kilómetros cuadrados la jurisdicción del Estado. Esto implica un inmenso aumento de las posibilidades de exploración y explotación de recursos naturales. Es prioritario impulsar los estudios científicos que permitan el aprovechamiento sostenible de esos recursos, así como crear las condiciones para su efectiva protección en el marco de la legislación internacional. Esto requiere invertir en el cuidado del ambiente, la

salvaguarda de la vida humana en el mar y la protección de las instalaciones *off shore* que puedan establecerse, así como de sus buques asociados. Aspiramos a destinar a estos fines un porcentaje del canon exigido a las empresas involucradas en la explotación de recursos, en línea con las mejores prácticas internacionales.

Asimismo, desarrollaremos una planificación de largo plazo para lograr la incorporación de los medios necesarios para el cumplimiento eficiente y eficaz de las misiones encomendadas a las Fuerzas Armadas. Analizaremos la posibilidad de instrumentar acuerdos de Estado a Estado que viabilicen las inversiones necesarias.

**17. ¿Desea agregar otros comentarios o aclaraciones en relación de los temas tratados u otros relacionados con la Defensa Nacional o los Intereses Marítimos del Estado?**

Las Fuerzas Armadas son un elemento esencial a la hora de garantizar una convivencia segura. La voluntad de existir como país independiente y soberano requiere tener cierta capacidad de respuesta ante eventuales amenazas, ya se trate de agresiones provenientes de otros Estados; de la acción de organizaciones armadas como las ligadas al narcotráfico o el terrorismo; o eventos críticos que exigen una gran capacidad de despliegue logístico, como catástrofes, emergencias sanitarias o situaciones de conmoción interna

También corresponde a la política nacional de defensa asegurar la protección del espacio aéreo y de los recursos naturales de valor estratégico, en especial aquellos de difícil vigilancia como los disponibles en la plataforma submarina, Zona Económica Exclusiva y el mar territorial.

En la actualidad existen vulnerabilidades en materia de defensa militar ante algu-

nas amenazas potenciales que, si bien son poco probables a corto plazo, no pueden ser descartadas en un horizonte temporal más amplio. Entre ellas se incluyen acciones violentas generadas por el narcoterrorismo o el fundamentalismo religioso, ataques biológicos contra la producción agropecuaria, y ciber-ataques. El país debe contar con planes de contingencia ante estos riesgos, así como con los recursos humanos y materiales para cumplirlos.

Nosotros nos proponemos desarrollar una política de defensa sostenida por un amplio acuerdo multipartidario, que aspire a dejar instaladas algunas líneas de continuidad por encima de la alternancia de partidos en el ejercicio del gobierno. Apuntamos a desarrollar una política realista, que consiga ser eficaz a nivel regional e internacional en el marco de las limitaciones

impuestas por la disponibilidad de recursos y la necesidad de atender una variedad de objetivos.

También queremos que esa política ofrezca auténticas oportunidades de desarrollo profesional y humano a los uruguayos que opten por la profesión militar. Y queremos por último una política de defensa articulada con otras políticas públicas, de modo que contribuyan a fortalecer la inserción internacional del país, la protección de nuestra población, la preservación de nuestros recursos naturales y el ejercicio de la soberanía sobre la totalidad del territorio.

Nuestro propósito general es contar con unas Fuerzas Armadas más profesionales, más eficientes y más tecnificadas, en un marco de asignación de recursos responsable.



## **CARTA DEL PARTIDO DIGITAL JUSTIN GRASIDE**

Montevideo, 12 de agosto de 2019

Capitán de Navío (R) Aldo Francescoli  
Director Revista Naval

De nuestra mayor consideración:

Hemos recibido la invitación a formar parte de la edición de la Revista Naval del mes de Octubre, respondiendo a las preguntas a ser contestadas por los candidatos a la Presidencia de la República.

El Partido Digital es el primer partido político enfocado en traer la era digital al ámbito político de Uruguay para llevarle la voz de nuevo al ciudadano para poder construir un mejor país entre todos y para todos. Queremos llegar a las mejores ideas de Uruguay para alcanzar las mejores soluciones entre todos para todos. No presentamos un pack de ideas predefinidas, confiamos en lo que los ciudadanos tienen para aportar en todos los temas. El Partido Digital establece un canal directo entre el representante y el representado, ya no es necesario un voto de confianza, solo es necesario participar.

La ideología del Partido Digital escapa al espectro político actual que tiene más de

200 años. El Partido Digital es transparentista. Ninguna propuesta del Partido Digital puede tener componentes que no hayan sido elegidos por los ciudadanos.

Los legisladores del Partido Digital presentarán los temas votados en nuestra plataforma online, a la que pueden acceder todos los uruguayos con credencial cívica válida. Todas las ideas deben cumplir con lo establecido en la Constitución y tratados internacionales reconocidos por Uruguay. Para la elaboración del Programa de Gobierno invitamos a participar en la plataforma [www.mivoz.uy](http://www.mivoz.uy) para proponer y mejorar ideas.

Es por estos motivos detallados anteriormente, que no podemos enviar una posición desde el Partido Digital sobre las preguntas planteadas. Somos muy respetuosos del proceso de participación ciudadana que fomentamos y hasta tanto estas cuestiones no se planteen dentro de la plataforma MiVoz, y estas sean propuestas que cumplan todas las pautas y sean votadas por los usuarios, no podemos emitir declaraciones al respecto.

Quedamos a las órdenes por cualquier consulta adicional que surja. Atentamente,

**JUSTIN GRASIDE**  
Presidente del Directorio





## **CARTA DE ASAMBLEA POPULAR – UNIDAD POPULAR SR. GONZALO ABELLA**

Estimados Señores de la Revista Naval.

Les enviamos algunas reflexiones generales que esperamos respondan a las preocupaciones que ustedes expresan. Quedamos a la orden por cualquier ampliación que ustedes soliciten.

La base de nuestra propuesta es la Doctrina Artiguista. Bebemos en esa fuente para encontrar un rumbo sustentable, solidario y libre de sometimiento a cualquier potencia extranjera, que es lo que llamamos Liberación Nacional.

En tanto se mantenga el Gobierno actual de Argentina, seguirá habiendo intereses opuestos, pues este Gobierno está al servicio del capital internacional. Artigas dijo cierta vez “El pueblo de Buenos Aires es nuestro hermano; nunca su gobierno actual”. Nuestra vocación de integración solo puede darse a partir de políticas de Estado diferentes. Por lo tanto, hoy la tarea es defender los intereses orientales en un contexto adverso.

Es innecesario recordarles a ustedes que oficiales de nuestra Marina han estudiado pormenorizadamente el Reglamento de Aduanas de la Liga Federal. En ese espíritu, pensamos, por ejemplo, que es inadmisibles que barcos que van a Las Malvinas sean admitidos en un puerto oriental. Por lo tanto hay desde ya una razón geo-política para objetar la Ley de Puertos vigente.

Además, no estamos de acuerdo con la concesión a operadores privados en la gestión y la operativa portuaria, pues pensamos que el monopolio estatal es una cuestión de soberanía.

La pesca es un rubro esencial si se desea un desarrollo soberano. Los trabajadores del sector tienen proyectos de un profundo sentido común, que frenarían la depredación extranjera actual y promoverían una flota pesquera nacional. La Marina y la Prefectura tendrán un papel preponderante en la custodia y protección de esos proyectos.

Para mantenerse como referente en las principales rutas comerciales se requiere una política exterior diferente, que acompañe un proceso productivo nacional, donde no haya solo oferta de materia prima y alimentos sin procesar, sino productos elaborados que el mundo necesita; y acompañar la oferta con un avance tecnológico y en infraestructura que racionalice y optimice los recursos existentes, incluyendo la ingeniería naval.

Una Marina Mercante nacional solo requiere de voluntad política, pues se autofinanciaría rápidamente. Si pudiéramos detener la sangría de UPM II y su ferrocarril, ya no sería necesario dilatarlo. Si no le regaláramos a UPM2 el área principal del puerto, todo sería más sencillo.

Si declarásemos la moratoria y auditoría de la deuda pública, estaríamos apoyando la industria nacional. Las grandes potencias hoy nos saquean porque lo permitimos; pero podríamos aprovechar su rivalidad para proyectos tipo joint – venture con empresas públicas o privadas de algunas de ellas.

La planificación de Estado, centralizada y complementada con la óptica de los trabajadores (en organizaciones libres de so-

metimiento al Partido de Gobierno) es imprescindible. Pero desde ya, si la DINARA y la Prefectura cumplieran su papel, si no hubiera, por ejemplo, un puerto privado extranjero cerca de Carmelo, si se cumplieran los preceptos constitucionales sobre soberanía, ya estaríamos mejor.

Toda obra de infraestructura va en función de a qué intereses sirve, si a la Patria o a las transnacionales.

Pensamos en la oportunidad estratégica que nos ofrece la base antártica principalmente para la Investigación y libre difusión de sus resultados sin censura alguna. Pero hoy el Gobierno prohíbe por decreto hasta las investigaciones independientes sobre la calidad del agua potable.

Desde el sector marítimo puede protegerse la Biodiversidad. marítima, custodiando nuestras aguas territoriales, en convenio con UDELAR y con los trabajadores del sector y ello sería un extraordinario aporte al patrimonio ambiental de todos. En su apoyo es necesaria una fuerte movilización ciudadana consciente y activa,

El punto 8 de nuestro Programa desarrolla todos los aspectos tratados aquí.

Por otra parte, hemos trasladado las preguntas a trabajadores vinculados al sector portuario y a la pesca. Ellos son nuestros asesores prácticos. En lugar de incorporar sus reflexiones como si fueran nuestras, aunque las compartimos enteramente, las incorporamos como dos anexos.

Luego incorporamos a este documento algunos proyectos presentados por nuestro diputado.

A partir de aquí, las voces de los trabajadores:

.....  
*Es conocida la rivalidad histórica entre el puerto de Montevideo y Buenos Aires y lo que significan estos en el desarrollo de sus*

*respectivos países. Por lo tanto la toma de decisiones en su planificación y desarrollo se torna extremadamente crítica por lo que incide directamente no solo en la ganancia que implica el manejo de cargas sino también en el comercio exterior de ambos países. Desarrollo y planificación que tiene que anticiparse con muchos años de antelación a la evolución del transporte marítimo, lo que se traduce en modificaciones constantes de las estructuras portuarias, ejemplo de esto es que los puertos que no puedan recibir los grandes buques quedan por fuera del circuito de estos lo que trae aparejado aumentos en los costos de transportes y por lo tanto sumarse a los costos de producción haciéndolos menos competitivos.*

*Decisiones tomadas sin un estudio previo del impacto a corto o largo plazo pueden resultar en perjuicios mayores al problema que los Estados pretenden proteger.*

*Ejemplo de esto es la resolución 1108/2013 de la subsecretaría de puertos y vías navegables de la Argentina bajo la presidencia de Cristina Kirchner la cual establecía que las cargas de exportación que salían de los puertos de este país solo podrían transbordarse en otras terminales de esta nación o de miembros del MERCOSUR con los que se mantiene acuerdos de transporte marítimo, con Uruguay no existe tal convenio pero sí con Brasil. Obedeciendo tal decisión al deseo del puerto de Buenos Aires aunque más caro que Montevideo recuperar movimientos de carga. Medidas que amenazaron la viabilidad de la operativa en Montevideo y ponían en riesgo las líneas de buques interoceánicos que concentraban las cargas en este puerto ejemplo de esto fue MONTECON, operador portuario, el cual el 60% de los movimientos de contenedores es de procedencia argentina*

los cuales en su gran mayoría terminaron haciéndose en el puerto de Rio Grande do Sul. Medidas muy difíciles de contrarrestar con rebajas de aranceles por ser políticas de Estado cayeron por el sentido lógico del mercado. Cuando Macri llegó a la presidencia derogó esta ley a instancia de los ruegos de los productores que veían reducida la competitividad de sus productos por el aumento de los costos de transporte, incumplimiento en los tiempos (el puerto de Rio Grande cierra cuando hay mal tiempo porque está expuesto a los golpes de mar) y otros temas de índole burocrático. En este sentido Montevideo ha captado movimientos de contenedores que antes operaban en el puerto de Buenos Aires. Además existen muchas salidas desde Rosario, Santa Fe y desde el Sur mediante Feeders (buques de menor tamaño que conectan a las pequeñas terminales portuarias con los puertos hub.) hacen llegar sus cargas al puerto de Montevideo.

Pero el tema puertos es tan dinámico, estratégico e implica una importancia tal en todos los ámbitos de la soberanía de un país que la atención, evolución y cambio de estrategias tiene que ser permanente. Ejemplo de esto, no podemos decir que la Argentina nos está complicando cuando crea infraestructuras propias para no depender del puerto de Montevideo para hacer trasbordos de buques pequeños a buques interoceánicos. Construyó un puerto en La Plata, Provincia de Buenos Aires captando los buques frigoríficos que van al sur o la inversión de 1800 millones de dólares que van a realizar en la ampliación y modernización del puerto de Buenos Aires dispuesta para el 2020 por el gobierno de Mauricio Macri la cual ha variado políticas portuarias volviendo la atención de operadores marítimos del puerto de Monte-

video al ser llamados para esta licitación y si hace dos años autoridades portuarias del vecino país en cuanto foro asisten lo están mencionando, no nos podemos llamar al asombro ni decir que nos están agrediendo cuando captan la mayoría de las cargas que hoy se realizan en el puerto de Montevideo. Nos preguntamos ¿qué estamos haciendo nosotros para contrarrestar estas medidas lógicas que está instrumentando Argentina? La respuesta es: absolutamente nada, es más estamos gastando cientos de millones de dólares en crear una logística e infraestructura para UPM que lo único que va a dejar es una pérdida total de soberanía y colapso en el puerto de Montevideo con una concesión a 50 años de una zona estratégica del puerto. A que nos referimos, a la construcción del viaducto de 2 kilómetros en los accesos al puerto, en el traslado del dique flotante para que opere en el muelle 11 frente a la calle Florida por 2 o 3 años hasta que se pueda ubicar en Capurro, tiempo que va a llevar la construcción de un foso y dragado del canal de acceso a estas instalaciones, traslado de toda la flota pesquera al mismo sector donde va a operar el dique momentáneamente creando un colapso en esa zona mientras se construye el muelle pesquero en la zona de Capurro lo que va a llevar 3 o 4 años y el traslado de la flota de ANP al puerto de punta Sayago expuesto a las inclemencias del tiempo, puerto La Paloma, etc , desmantelamiento de todas las instalaciones desde la entrada de la calle Colombia hasta el muelle Mántaras, eso es lo que estamos haciendo.

Podríamos preguntarnos ¿cuánto se perdería por no mover las cargas que pudiese captar los puertos de la Argentina? No sería nada comparado al aumento de los costos de producción y pérdida de competitividad si le tenemos que sumar los cos-

tos de transporte si las compañías navieras dejan de considerar el puerto de Montevideo como puerto de acopio de cargas. EJ. Desde la ciudad de Young a Nueva Palmira hay 176 kilómetros, el traslado de una tonelada de grano en camión sale 24 dólares y de Nueva Palmira a China sale 12 dólares. Ahí se traducen los sobrecostos en la producción.

Algo similar ocurre con la supuesta pérdida de las cargas paraguayas, No las perdimos, dicho en una manera simple las echamos, el presidente del puerto Alberto Díaz y el ministro de transporte Rossi fueron advertidos meses antes por operadores portuarios de los atrasos en la descarga de los buques paraguayos, que llevaban tiempos de espera similares a viajes de ida y vuelta a Asunción creando congestiones y aglomeraciones de estos buques realmente vergonzosos, llegando los operadores portuarios a pedir a las autoridades grúas y manos de personal ya que visualizaban los resultados sin obtener respuesta alguna..

Ni lerdos ni perezosos las autoridades portuarias argentinas sencillamente les ofrecieron un trato adecuado y bajas de aranceles de 1000 dólares a 100. No es necesario agregar más nada. Se fueron y estos armadores paraguayos viendo lo necesarios que son en la economía de un puerto van criando cuerpo y las prebendas a otorgar para que vuelvan siempre son mayores a las que tenían cuando se fueron.

Cómo revertir este problema cuando la Argentina no solo busca captar todas las cargas posibles sino a su vez poder extraer su enorme producción para abaratar costos no es nada fácil máxime cuando nos estamos endeudando en miles de millones

de dólares para crear una infraestructura con pérdida de soberanía para UPM y no estamos invirtiendo en algo que potenciaría nuestra economía haciéndonos más soberanos.

Tenemos algo a favor que a los argentinos los mata, la ubicación geográfica, la misma regla que se cumple en una cañada se cumple en el Río de la Plata, del lado de ellos es remanso y del lado nuestro barranca. Por eso el territorio de la provincia de Buenos Aires es completamente llano, es porque se conformo con el limo del río. Ese limo que le entierra de continuo el puerto y hace que en un proyecto de ampliación y profundización sea costosisimo y aun más un mantenimiento perpetuo.

A diferencia de ello la ampliación del puerto al oeste y la profundización de canales de acceso y zonas de maniobras de los buques en el puerto de Montevideo es relativamente barata. Con una política distinta aplicada a los efectos de atraer los grandes buques de gran calado y capacidad. Dragando los canales y dársenas a 14 metros haciendo uso de las 3 dragas del Estado que sacan el metro cúbico de sedimento a 2,5 dólares a diferencia de 6 hasta 13 dólares que cobran las contratadas se podrían revertir en parte estos problemas y los paraguayos no dejarían su mercadería lejos de los puertos donde atracan los grandes buques para levantar la carga, les saldría mas caro que la baja de aranceles que le puede ofrecer Argentina.

Ahora momentáneamente se está negociando para que Bolivia saque su carga por el puerto de Montevideo para ir paliando la situación por las pérdidas de las cargas paraguayas.

Desde hace unos años el mapa mundial mas allá de permanecer las fronteras fisi-

cas que delimitan los contornos de los países se ha visto desdibujado jurídicamente a instancias de una transnacionalización impulsada por empresas que ven y evalúan su instalación y otros lugares geográficos que no son sus países de origen buscando establecer sus inversiones donde tienen la certeza de obtener ganancias groseramente superiores a lo invertido. Algunos de los factores que atraen estas empresas son, mano de obra más económica, marcos jurídicos más permisivos o inexistentes, garantías y compromisos con capitales extranjeros sean estos legales o ilegales, ubicaciones geográficas con acceso a zonas con mejores mercados reduciendo costos logísticos.

Frente a esta supuesta nueva regla de juego en el comercio que no es otra cosa que una evolución del colonialismo los países, según estas mismas empresas pueden y deben tomar dos posturas: una es asumir un rol pasivo por lo que se quedan esperando confiados estas inversiones o la otra es en forma activa allanándole el camino a estas transnacionales generando climas propicios para su desarrollo desmantelando todo proteccionismo a la soberanía, a la industria nacional y a los intereses de los obreros.

Uruguay tomó la segunda vía y no se ha apartado un ápice de su postura de ahí la confianza que se le tiene. Uruguay ha generado varios regímenes o atractivos para llamar la atención de estas transnacionales: una es la zona franca la otra es el puerto libre y otras normativas entre las que podríamos encuadrar La ley Nacional de Puertos promulgada el 8 de mayo del año 1992, era tan importante promulgar esta ley para la entrega de lo que es la puerta del 90 por ciento de la mercadería que entra y sale del país que en el plebiscito para determinar si

las empresas del Estado se privatizaban o no este plebiscito no incluyó el puerto. Eso estaba demostrando el valor estratégico que representa los puertos para estas empresas transnacionales y la importancia que le dieron a la soberanía nacional todos los gobiernos de turno, inclusive el actual que elogia sin restricción el papel actuado por estas empresas.

La puesta en marcha de la ley nacional de puertos significó la reducción de 9000 empleados portuarios a los actuales 1000, la desaparición de la estiva, la precarización de los trabajos de los empleados del 100 por 100 de las empresas privadas que trabajan dentro del recinto portuario luchando sin poder hasta hoy lograr los 13 jornales mínimos sin derechos sociales ni ellos ni sus familias, aumento de posibilidad de siniestro mientras se realiza la labor al ser changas y poco profesionalismo, lo que repercute en la productividad y calidad del trabajo.

Nuestro país ha ratificado el convenio de la OIT número 137 a través de la ley 14.984 y estas empresas no han respetado ninguna de las recomendaciones que allí se hacen. Con esto volvemos al principio donde se detalló los atractivos para estas empresas que entre ellas estaban los marcos jurídicos permisivos. En esta ley menciona 1) que se debe asegurar un empleo permanente o regular de los trabajadores portuarios 2) en cualquier caso debe asegurarse a los trabajadores portuarios períodos mínimos de empleo o ingresos mínimos cuya amplitud dependerá de la situación económica y social del país y del puerto que se trate, esto nunca se logró. Con una inversión inicial de 17 millones de dólares que fue lo que remató Katoen Natie la playa de contenedores que es hoy lo que recauda por semana como ha puesto de rodillas al go-

bierno uruguayo haciendo valer el sistema de protección de inversión de sus capitales ley número 16856 para que no se abra una nueva Terminal de contenedores haciéndole llamar la atención por el banco de inversión europeo a Uruguay y MONTECON otro operador portuario que ha hecho uso y abuso en la utilización de su infraestructura invirtiendo solo lo necesario para su provecho y cerramos con la instalación de la Terminal de UPM.

Pero van por más, el próximo paso o desarrollo de este sistema es el usufructo de los muros, el espejo de agua que también se les ha cedido como propiedad de estas empresas y depósitos gigantescos extra muros como podemos apreciar ya en el bajo la petiza donde el Estado no tiene ningún control de absolutamente nada, con una precariedad laboral similar a los años 1900 con una pérdida total de soberanía sin posibilidad de recuperarla porque se ha hipotecado con concesiones a 50 años como se le ha cedido un cuarto de puerto a UPM y en caso de querer expropiarlo se tendría la obligatoriedad de pagar el lucro cesante por esos 50 años. Otra amenaza es la nueva tendencia de que empresas navieras compran terminales portuarias como puede ser TCP cerrando el círculo perfecto para estrangular países.

¿Hay más movimiento de carga? Si, pero ¿a cuenta de qué o de cuánto?

¿Somos tan ineptos que no podemos administrar nuestras terminales portuarias?

Este concepto nos retrotrae a épocas coloniales como se mencionó al principio.

.....  
Compañeros. El puerto de Montevideo está en un 100 % privatizado en toda su operativa. Pagan un canon por peso de mercadería movilizada despachada a la ANP.

Lo que no se dice es que hacen verdaderas fortunas, Es una verdadera máquina de hacer plata con concesiones a 30 años.

Uruguay ha jugado siempre un papel tramposo en la política portuaria. Ejemplos abundan, los pequeros chinos no tienen estatus de seguridad para amarre pero en Montevideo si amarran el Buenos Aires son más estrictos, los barcos Ingleses etc. Debemos ir de a poco reconquistando los servicios que cedió el Estado con los mínimos controles del fisco .Anteriormente las mercancías ya ingresaban con destino aduanero.

En nuestro querido país NO EXISTE LA PESCA es como una suerte de cuadrupleja. SOYP ILPE FRIPUR ¿dónde están?

Explotan a los pequeños jornaleros artesanales.

Para los compañeros de las DRAGAS.

Ni dudarlo se debe propender al desarrollo de la MARINA MERCANTE NACIONAL a través de la complementación en ambas márgenes.

Las oficinas ya existen y son específicas en cada tema además está el CENAVE centro nacional de navegación el recibe directivas y a sus vez solicitar a diferentes oficinas.

Vuelvo a lo anterior puerto de aguas profundas pero si tenemos trafico de buque de gran calado es decir, un desarrollo armónico de afuera hacia adentro y viceversa.

La creación de una policía sanitaria medioambiental; existe en mucho países que cuidan el medio ambiente nosotros al debe. trabajaría con prefectura por supuesto.

Dotar de medios a la PREFECTURA MARÍTIMA y que no sea meramente testimonial y el aporte técnico de DINARA que prácticamente están pintados.

Puede llegar a ser altamente beneficioso el desarrollo de verdaderos talleres na-

vales- Para eso el Estado debe asistir con sus recursos.

*OJO SE VINO UPM- Y esos precisan espacio van a sacar más de 2 millones de toneladas de pasta de celulosa.*

*OJO compañeros no es en un régimen EXPORTACIÓN es TRÁNSITO O MENSAJE SIMPLIFICADO.*

Hasta aquí lo que opinaron los trabajadores, a los que agradecemos su generosidad. Adjunto además algunas de las propuestas que ya ha presentado nuestro diputado.

Los saluda

Gonzalo Abella  
Asamblea Popular – Unidad Popular





## LA DEMOCRACIA DE LAS FRUSTRACIONES

Por Jaime GARCÍA COVARRUBIAS



*Doctor en Ciencias Políticas y Sociología Especialista en Estrategia, Defensa y Seguridad. Ex profesor de Asuntos de Seguridad Nacional en el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa en National Defense University desde 2001 a 2014 en Washington DC.*

Es bastante frecuente que se sostenga que la democracia está en crisis, lo que nos hace pensar que siempre, por su propia naturaleza, la democracia conlleva algún tipo de crisis. Sabemos que la sola necesidad de buscar consensos va a tener como consecuencias naturales disensos. Más aun, quizás la sola práctica o ejercicio de la democracia genera las crisis. Refuerza lo anterior, que es común que nuestros políticos para definirla, echen mano a la clásica definición de Churchill que “la democracia es el menos malo de los sistemas políticos”.

No obstante lo señalado, en la actualidad se observa un mayor alejamiento de la gente respecto al sistema democrático, que incluye rabia y hasta desprecio, lo que es muy inconveniente para el futuro de la política y del país. El solo hecho de que la gente no acuda a votar, nos insinúa o que está muy de acuerdo con todo lo que sucede en la política y le da lo mismo participar o al contrario, tiene mucho distanciamiento y no ve en ella la solución a sus problemas. Claramente, es esta última la razón la causante de la abstención electoral que ya comienza a hacerse crónica.

Por esto, es necesario tratar de identificar las “causas críticas” de esta frustración popular para estar en condiciones de entender lo que nos pasa y así perfeccionar el

sistema democrático, obra humana y por lo tanto, perfectible. Si no se conocen las causas y anclajes de los problemas no es posible solucionarlos y la discusión y posibles mejoras se transforman en especulaciones que nunca llegan a buen puerto.

Esta opinión la doy pensando en Chile, pero los alcances de estas definiciones, sin lugar a dudas, también pueden tener vigencia para otros países de nuestra esfera geográfica ya que los problemas regionales tienen una natural relación producto de nuestras historias compartidas y cercanía física.

Tratando de identificar la actual crisis, podemos concluir que este deterioro es provocado por frustraciones y decepciones que vienen desde distintos orígenes y que, obviamente, tienen como consecuencia la pérdida de sintonía de los ciudadanos con el sistema democrático.

Pues bien, ¿pero cuáles podrían ser esas frustraciones y sus respectivas consecuencias? Esta pregunta nos lleva a concluir que puede haber múltiples causas y que por la transversalidad de estas no son fáciles de identificar. Además, que se suma que habrá algunas de más profundidad y otras más coyunturales. Por ello, no pretendemos agotar todas las causas en este artículo, pero si afirmar que, como dicen los españoles, al

menos “es todo lo que está, pero que no está todo lo que es”.

La primera es la *pérdida de prestigio del Estado y la valoración cada vez más creciente de más libertades por parte de los ciudadanos* lo que ha tenido como consecuencia el *desequilibrio entre deberes y derechos*. La política, según Hume, coloca siempre en tensión a la necesaria autoridad del Estado con las ansias de libertad de los individuos. Estas son inversamente proporcionales y la pérdida de extensión de una aumenta la extensión de la otra. La debilidad de autoridad del Estado en la modernidad ya fue advertida, por diversos autores, en los años ochenta. Esta, puede sobrevenir por “abarcar mucho o al contrario por abarcar poco”. En esto hay opiniones diversas y tiene que ver con la jerarquización que se haga respecto a la libertad confrontada con la autoridad y de lo que el ciudadano espera del Estado. En este esquema se inscribe la tradicional pugna entre más Estado o más mercado. Para algunos, como el francés Julien Freund, la política es más importante que el Estado porque si desapareciera este, la política continuaría en una estructura diferente. Por supuesto que, la caída del muro Berlín hizo su parte ya que junto con el desplome de los ladrillos debilitó la idea de un Estado totalitario o muy gravitante en el mundo occidental. Sin embargo, no podemos eludir que en pleno siglo XXI hay naciones como China o Corea del Norte, donde el Estado más que un medio de la política se transforma en un fin en sí mismo.

La segunda es el *impacto demográfico en el sistema democrático* y con ello la imposibilidad de los partidos políticos de articular intereses de una población que aumenta y se segmenta en diferentes estamentos. Esto ha tenido como consecuencia *decepción en la ciudadanía, por déficit de representación real*. Esta situación ya preocupaba a los políticos estadounidenses

a fines del Siglo XVIII, cuando se imaginaban una democracia con el doble o triple de los ciudadanos de entonces. Para ellos, sin duda, provocaría muchas dificultades exigiendo, como lo plantea James Madison en el Número 10 del “El Federalista” un particular esfuerzo a los partidos políticos para “refinar” la opinión pública, articular los intereses y orientarse al bien público. La realidad nos muestra que el factor demográfico impactó a la democracia moderna y muy particularmente a los partidos políticos, donde su organización, estructuras y métodos son los mismos que cuando el país contaba con la mitad de la población.

La tercera es la *incapacidad de las instituciones, propias de sociedades con explosivos desarrollos, de absorber a grupos que superaron, en una generación, la educación y status de sus padres, aumentando sus aspiraciones*. Paralelamente, incapacidad de absorber las demandas de los sectores que quedaron marginados del mismo desarrollo y que obviamente, produce pobreza y desigualdad. Por ello, entonces, se perdió el equilibrio entre las aspiraciones de los ciudadanos y la infraestructura institucional, económica y social para expresarlas. Sobre esto nos advirtió Samuel Huntington, a fines de los sesenta, en su clásico libro titulado “El orden político en las sociedades en cambio” y nos lo ha recordado Francis Fukuyama hace algún tiempo. En suma, la consecuencia ha sido *frustración contra todo el sistema político*.

En cuarto lugar *debilitamiento del fundamento ideológico en la política y la conversión de esta en puramente instrumental*. Si bien es cierto el vicio de la ideología era la “ideologización”, el de la instrumentalización política ha tenido como consecuencia la “corrupción”. ¿Cuál de ambas resulta peor? Pareciera que claramente es la segunda ya que termina ligándose a los políticos y, por ende, la política con grupos delic-

tuales y mafias de todo tipo. Esto lo vemos frecuentemente en países hermanos de la región y se prevé que no terminará en corto plazo, más bien, se profundizará. Esta circunstancia provoca *que los mejores ciudadanos se alejen de la política y no quieran entrar a ella.*

Por último, la quinta es lo que el General Manuel Gutiérrez Mellado, protagonista de la transición española, llamó metafóricamente *el “adanismo” aludiendo así al bíblico Adán, esto es remontarse o partir con el pasado, en todo tipo de discusión política o cuando se hacen negociaciones en pos de lograr acuerdos.* Esa práctica, según Gutiérrez Mellado, de partir con el pasado obligaba a pasar de nuevo por los acontecimientos que había separado a las partes, reviviendo viejas tensiones e impidiendo avanzar. Amén, de transmitir las a las nuevas generaciones, *teniendo como consecuencia crispaciones derivadas de problemas más de carácter histórico que actuales.* En el caso de Chile, los actores políticos aún se encuentran “atrapados” en la crisis de los años setenta. Vemos que todo lo que ocurre en la actualidad se retrotrae a Allende o a Pinochet. A mayor abundamiento, pareciera que los más jó-

venes son los más “enganchados” o “apre-sados” en esta lógica y aunque señalan repetidamente que ellos no están clavados en el pasado, terminan invariablemente asumiéndolo. En consecuencia, se les puede aplicar el popular aforismo “Dime de qué presumes y te diré de qué careces”. En los debates, cuando los hay, comprobamos que las soluciones que dan los jóvenes políticos no difieren mucho de las de los viejos. Esto, reafirma que cuando la historia o los recuerdos nos dominan por sobre nuestros planes de futuro, es que envejecimos y también se puede “envejecer” joven. ¡No se trata de ser joven; se trata de pensar joven!

De estas causas críticas, sin duda, se desprenderán múltiples situaciones que no he considerado, pero me parece que las descritas son basales y seguramente seguirán persistiendo en la política, mientras nuestra clase política no busque soluciones realmente consensuadas acerca de estas materias.

Finalmente, a los ciudadanos nos subsiste la preocupación de que el principal problema de nuestras democracias es adolecer de un amplio acuerdo sobre lo esencial. (Red NP)





**República Oriental del Uruguay**

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 60

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 90

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel.-Fax 26010203

[secretaria@revistanaval.com.uy](mailto:secretaria@revistanaval.com.uy)

Indicando nombre y dirección

## SECRETARÍA DE ASUNTOS FLUVIALES Y PORTUARIOS

Por el Capitán de Navío (R) José P. VIERA



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

La administración y ordenación de nuestros espacios marítimos, fluviales, lacustre y portuarios con todo su potencial actual y el proyectado, adecuadamente orientado en forma unificada, tiene enormes perspectivas de desarrollo con una “evolución positiva” en el futuro inmediato.

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

Una vez aprobadas las mismas, deberán ser debidamente gestionadas con sentido de compromiso por quienes integran la Comunidad Marítima (públicos y privados), como así también aquellos otros que contribuyen para su desarrollo futuro desde otras áreas relacionadas o subsidiarias con el sector, a los efectos de mantener un esfuerzo sustentable en el tiempo.

Esto permitirá que converjan todos los intereses para que en cada uno de los eslabones de la cadena logística del sector, se pueda maximizar la eficiencia y apoyar

o ajustar, según corresponda por ejemplo, los requerimientos del transporte marítimo y fluvial de acuerdo a la oferta y demanda.

Esa eficiencia en el tratamiento y gestión de los bienes o productos que pasen por nuestros “nodos portuarios” actuales o futuros, desde o hacia los mercados del actual mundo globalizado, también podrán aportar al país un significativo “shock competitivo” en las áreas que involucran a dicho sector.

Las políticas de inversión en infraestructura a incorporar, servicios de puerto y ubicación de ZAL (zonas de actividades logísticas), entre otras, son determinantes en el marco de un Plan Maestro o Director actualizado a la nueva realidad.

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

Se requiere recuperar el sector pesquero nacional que ha sido llevado en la última década a su mínima expresión, más allá de la puesta al día de la Ley de Pesca de 1969, a través de la promulgación de la Ley 19175 de diciembre de 2013, la cual adolece de algunas controversias que habría que contemplar, y con ese amplio marco legal promulgar un Plan Pesquero Nacional, ante la profunda pérdida de miles de empleos en la pesca con la drástica desaparición de más del 50% de la flota pesquera y varias plantas de procesamiento de pescado.

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

Hay que considerar la biotecnología azul, industria de minería en aguas profundas, gestión del ecosistema, explotación sostenible de los recursos naturales marinos, futuro del buque de investigación científica “Aldebarán”, a los efectos de apoyar decididamente planes de Investigación, desarrollo e Innovación (I+D+I), que orienten todos los esfuerzos hacia un crecimiento sostenible en aquellas áreas que el gobierno nacional defina prioritarias para el país.

La tímida aparición del Cluster de la Industria Naval en Uruguay, si bien pudo ser significativa para algunas construcciones de embarcaciones, sigue siendo un hecho puntual aislado al borde de la desaparición. Para que prosperen estas iniciativas se requieren políticas de apoyo sistemático como se ha hecho en otros países con un marco normativo amplio, que permita establecer sinergias y dinamizar el sector en las áreas de mantenimiento, reparaciones de buques, construc-

ciones navales e industrias auxiliares. Esto permitiría el desarrollo de polos navales acondicionando terrenos costeros próximos a los puertos, a fin de incentivar a que empresas privadas inviertan en infraestructura de apoyo (varaderos, diques, talleres, depósitos fiscales...) como ha hecho Paraguay y Argentina en la hidrovía, para barcazas, remolcadores, empujadores, etc.

Hoy no existen dudas que el sector marítimo y portuario brinda suficientes datos, que bien administrados y gestionados podrían contribuir sensiblemente al crecimiento a través del empleo cada vez más especializado, lo que significaría calidad del mismo, valor añadido a los bienes en muchos casos y por sobre todo una “logística más competitiva”, que contribuya a bajar los costos de las diferentes cadenas de valor.

La Comunidad Marítima dispone de expertos en derecho marítimo (Centro de Navegación, Asociación de Derecho Marítimo), que pueden contribuir para ayudar a promulgar la normativa más adecuada para estar a la altura de la legislación moderna. Asimismo, se hace necesario minimizar e indemnizar con justicia los siniestros marítimos, dado que los grupos internacionales de los Clubes P&I han aprobado convenciones internacionales con respaldo de solvencia financiera y el más alto prestigio reconocido a nivel marítimo y que el Uruguay aún no ha ratificado.

En otro orden hay que establecer una estrategia de negociación con los otros países en la Comisión de la Hidrovía Uruguay-Brasil para desarrollar la navegación lacustre y también en la Hidrovía Paraná-Paraguay. En esta última, a fin de eliminar asimetrías respecto al pago de practica, baqueanos y otras tasas a buques del MERCOSUR, que han dejado a nuestro país en clara desventaja en toda la cuenca.

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

Los cruceros turísticos que arriban a nuestras costas en temporadas cada vez más ampliadas deben tener una atención específica en Montevideo con una terminal dentro del puerto, que ofrezca servicios turísticos, etc. acorde a ese tipo de visitantes, e incentivar también a privados para el desarrollo de un turismo fluvial en el Río Uruguay con miras a extenderlo a otras vías interiores.

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

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

del sector, que apoyen las perspectivas de futuro relacionadas con la gestión de los espacios marítimos, fluviales y portuarios.

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

A tales efectos, se debería crear una SECRETARÍA DE ASUNTOS MARÍTIMOS, FLUVIALES y PORTUARIOS, a fin de unificar, coordinar y supervisar políticas, objetivos y acciones estratégicas relacionadas con lo marítimo, fluvial y portuario, acorde a la orientación del Poder Ejecutivo y en el marco de la actual estructura orgánica ministerial, entes, servicios descentralizados y otras reparticiones.

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

Para finalizar, cabe agregar que todo lo expuesto anteriormente lo hemos compartido en el ámbito marítimo a través de la Liga Marítima Uruguay y su revista Rumbo al Mar.





**[www.revistanaval.com.uy](http://www.revistanaval.com.uy)**

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

**[secretaria@revistanaval.com.uy](mailto:secretaria@revistanaval.com.uy)**

*LA REDACCIÓN*

# EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y CONTEMPORÁNEA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE MÁQUINAS Y ELECTRICIDAD DE LA ARMADA NACIONAL

Por el Capitán de Navío (CIME) (R) Ruisdael Jesús RAMALLO CARAMES



*Egresó de la Escuela Naval con el grado de Guardiamarina el 23 de diciembre de 1983. Ascendió a Capitán de Navío el 1° de febrero de 2007. Pasó a situación de retiro obligatorio el 1 de diciembre de 2017. Ejerció las siguientes Jefaturas de Máquinas: Barreminas ROU 31 “Temerario”, Velero Escuela ROU 20 “Capitán Miranda”, ROU 26 “Vanguardia”. En el área de Enseñanza fue Jefe de la División Cursos de la Escuela Naval, Jefe del Departamento Cursos de Personal Superior y Jefe de la División Enseñanza en la Dirección General de Personal Naval. Ha ejercido más de 20 años de docencia en las áreas de Máquinas y Electricidad, Electrónica y Electrotecnia Naval. Se desempeñó como Jefe de las unidades técnicas, Departamento de Asesoramiento Técnico de la Armada, Servicio de Balizamiento de la Armada, Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento y del Arsenal Naval. Fue Agregado de Defensa de nuestro país en la República Argentina. Es Diplomado en Estado Mayor Naval, Licenciado en Sistema Navales y Técnico en Electrónica (ORT).*

## Introducción

La lucha por la supervivencia que ha sostenido la especie humana desde sus orígenes, obligó al hombre rápidamente a entender “la mecánica” de las fuerzas físicas y luego, al reconocer que no las podía dominar, a tratar de aprovecharse favorablemente del comportamiento de las mismas en la naturaleza. La génesis de esta disciplina de conocimiento y de su aplicación práctica, dio lugar a su vez a la aparición de los primeros científicos e ingenieros, siendo la ingeniería militar, por razones obvias de supervivencia, la primera que se desarrolló entre sus ramas. Si bien el maquinista naval,

no es exactamente un ingeniero o al menos es muy discutible calificarlo como tal y no es tema a abordar en este artículo, no cabe duda alguna que es una profesión técnica relativamente moderna, derivada a su vez del desarrollo de una de las ramas más antiguas de la ingeniería: la naval, pudiendo considerarse a Arquímedes el primer científico-ingeniero naval de la historia.

## Evolución tecnológica de los buques y su primera consecuencia

La necesidad de dotar los buques en general y los militares en particular, con personal idóneo en tecnología de aplica-

ción naval (Maquinistas Navales), es consecuencia directa de la trascendental evolución tecnológica que se produce a partir de fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX, que a nivel de la construcción naval se manifiesta inicialmente por la paulatina sustitución de la madera por el hierro como material básico de construcción, unido por roblonadura (remachado en caliente) y principalmente el espectacular salto tecnológico que representó la propulsión a vapor sustituyendo a la vela.

Concretamente, los primeros buques de hierro surgen en Inglaterra, siendo el primero que se tiene conocimiento, botado en el río Foss (en Yorkshire) en 1776, aunque la primera información detallada que se conserva es de una lancha para transporte en canales, la "Irial" construida en 1787. Con respecto a los buques de vapor, entre 1765 y 1790, James Watt modificó la máquina de vapor preexistente, convirtiéndola en una fuente de poder eficaz, gracias a la incorporación del condensador externo. En 1783 el Marqués Claude François Jouffroy d'Abbans, bota el "Pyroscaphe", un buque a vapor con ruedas de paletas y una eslora de 45 metros, con el que logra remontar el río Saona desde Lyon a Santa Bárbara.

La Revolución Francesa lo obligó a emigrar y su proyecto quedó trunco. En 1803 John Stevens desarrolla la aplicación de la máquina de vapor a una propulsión con hélices. A finales de 1803, Robert Fulton lanzó al Sena un barco cuyo propulsor era una rueda con paletas, movida por una máquina de vapor. Esto fue mal acogido en Francia, por lo que prosiguió sus experimentos en Estados Unidos y en 1807 bota el "Clermont" y navega los 240 kms que separan Nueva York de Albany surcando el río Hudson. Con este mismo barco, se establecería el primer servicio regular a vapor.

En 1821 se construyó en Inglaterra el primer buque a vapor con casco de hierro, el "Aaron Manby". Alrededor de 1860 se extienden las calderas cilíndricas, que permitieron resolver el problema del vapor a baja presión, que proporcionaba poca potencia. Esto aumentó notablemente las velocidades con lo que desaparecieron los buques a vapor complementados con velas. Posteriores mejoras como la caldera de triple y cuádruple expansión aumentaron sensiblemente la eficiencia energética, disminuyendo notablemente el consumo de carbón.

Los avances de la metalurgia permitieron la construcción de barcos de acero. En 1862 el "Banshee", construido en Inglaterra es el primer buque de casco de acero que cruza el Atlántico. Para la década de 1880 aparecen los primeros buques con sus cascos construidos por soldadura. En 1903, se bota el primer buque propulsado por un motor diésel, el petrolero fluvial ruso "Vandal". En 1915 el buque alemán "Fritz" fue el primer buque mercante con motores diésel de dos tiempos de doble efecto. Las potencias de las plantas propulsoras se duplicaban cada 10 años, siendo más notable aún la proliferación de maquinaria auxiliar a vapor y tecnologías de aplicación naval en general.

### **La irrupción de los maquinistas a bordo de los buques militares**

La irrupción de los maquinistas a bordo de los buques militares, fue traumática y derivó en muchos problemas y resistencias internas, en virtud de que cambió el paradigma de la organización interna de los mismos. La causa obvia fue que la tecnología obligaba a segmentar radicalmente el trabajo a bordo, a la vez que planteaba un cambio cultural que retó a la estructura de mando, debido a que los comandos de los

buques por primera vez en la historia iban a tener que lidiar con personal subordinado, muchas veces poco afín a la disciplina militar, pero con conocimientos técnicos específicos que le eran absolutamente ajenos a la otrora omnisapiente oficialidad de cubierta. Estos procesos de cambio emergentes, se plantearon a lo largo del siglo XIX prácticamente en todas las Armadas del mundo y cada una de ellas adoptó distintos tipos de regímenes, según mejor se adecuaban a sus circunstancias particulares. Finalmente, la inserción de este personal de peculiares características al ámbito naval-militar, fueron procesos normalmente largos y progresivos, con desaciertos y contramarchas, llegando incluso en muchos casos a no estar debidamente resuelta la integración orgánica en la actualidad.

Básicamente estas modalidades de inserción de los Maquinistas Navales a bordo, los podemos sintetizar en los ejemplos siguientes: la de incluir la formación del maquinista en el “Cuerpo General” fue rápidamente adoptada por los Estados Unidos; el considerarla una especialidad del “Cuerpo General” fue la decisión de Inglaterra; que se hiciera cargo de la maquinaria naval el Cuerpo de Ingenieros se adoptó en Italia; mientras que en Francia se optó por la creación de un Cuerpo aparte, con similares prerrogativas al “Cuerpo General”, poniendo especial énfasis en el reconocimiento de su función y asegurando su futuro profesional en la Armada, según la tradición de igualdad republicana de este país. La contratación de maquinistas extranjeros, en general ingleses, fue la modalidad inicial de España. Algo parecido a este último caso fue parcialmente adoptado en nuestra Armada, al menos hasta 1918, donde se contrataron muchas veces técnicos extranjeros y nacionales con estatus de funcionarios civiles.

### **Rastreado los orígenes de los Maquinistas Navales en los anales de nuestra Armada**

En 1851 la magnánima frase “Ni vencidos ni vencedores”, resume la sabiduría de los líderes políticos y caudillos militares de la época, para lograr la pacificación nacional y el reencuentro de los Orientales, poniendo fin a los doce años de la Guerra Grande. En ese mismo año se incorpora el primer buque de propulsión autónoma que tuvo la Armada, el “Río Uruguay”. En los hechos históricos de la Resistencia de Paysandú, podemos identificar acciones de combate del Vapor de Guerra “Villa Salto”, operando su Comandante bajo las órdenes directas del General Leandro Gómez, el 28 de diciembre de 1863. Además el Gobierno Nacional había armado el vapor “General Artigas”. Es obvio que estos tres buques de guerra con plantas de vapor deberían contar con Maquinistas Navales en su dotación, de los cuales no tenemos referencia alguna.

En 1873, se incorpora a la Escuadrilla Nacional, el Vapor Nacional de Guerra “Fe” (que a partir del 15 de febrero de 1886 pasará a llamarse Cañonera “General Flores”) y se puede rastrear el nombre de Orestes Gazzara, ocupando el cargo de Primer Maquinista de este buque en los años 1882 y 1883. Simultáneamente Gazzara también se desempeñó como Inspector de Máquinas de la Capitanía General de Puertos, teniendo un papel relevante en los informes técnicos para la toma de decisión de la construcción de la Cañonera “General Artigas”, por lo que posteriormente fue enviado a Europa, en 1884, para controlar el proceso constructivo en los astilleros de Trieste en el Imperio Austrohúngaro y designado como Primer Maquinista para el viaje de arribo a Uruguay. Finalmente el 8 de enero de 1885 es relevado del cargo de Primer Maquinis-

ta de la Cañonera “General Artigas” por el Segundo Maquinista, hasta ese momento el Sr. Carlos Berelleaut. Cabe agregar que en informe emitido por el Comandante de la Cañonera “General Artigas”, a la llegada a Montevideo, destaca la labor desarrollada durante la construcción y el viaje a Uruguay por el “Ingeniero Orestes Gazzara”, por lo que probablemente este destacado maquinista fuera titulado en ingeniería.

Entre los años 1876 y 1882, se verifican una serie de graves incidentes marítimos en puertos nacionales y aguas jurisdiccionales, protagonizados por buques militares extranjeros, que aprovechando la indefensión marítima de nuestro país y desconociendo las más elementales normas de Derecho del Estado Oriental, hicieron uso de fuerza extorsiva (“Diplomacia de las Cañoneras”) en defensa de espurios intereses. Estas situaciones impusieron por la vía de los hechos, condiciones humillantes al país e hicieron tomar conciencia política de la imperiosa necesidad de conformar una fuerza naval eficaz para ejercer la defensa de la soberanía nacional en nuestras aguas. Es en este contexto que se crea en 1882 la Comandancia de Marina y para el 10 de agosto 1884, se realiza la prueba de mar de la recién construida Cañonera “General Rivera”, resultando que en esa primera navegación la tripulación decide labrar un acta, donde se consigna que con excepción del Comandante que era originario de Estados Unidos y el Primero de Máquinas, Sr. Guillermo Mac Coll natural inglés, el resto de la oficialidad y tripulación habían sido alumnos de la Escuela de Artes y Oficios (institución nacional constructora de la Cañonera), siendo Valentín Carbone y Alejandro Box respectivamente Segundo y Tercer Maquinista. Queda implícito además, que los foguistas y los carboneros también habrían adquirido su formación en el mencionado instituto y también posiblemente sea el primer ante-

cedente de formación técnica nacional para Maquinistas Navales.

Para 1888, el Primer Maquinista de la Cañonera “General Rivera” era Manuel Soisa y el Segundo Maquinista Cecilio Díaz; se había suprimido el cargo Tercer Maquinista. Para 1886 la Comandancia de Marina contaba con las flamantes Cañoneras “General Artigas”, “General Rivera”, “General Suárez” y la preexistente “General Flores”, iniciando uno de los períodos más encumbrados de nuestra historia naval, donde el Estado Oriental ponía de manifiesto su firme determinación de ejercer su soberanía marítima. Este período conocido como “la Marina de a bordo”, haciendo honor y dando razón al nombre, también se caracterizó por formar casi exclusivamente su personal a bordo, debido a que no se logró concretar ninguna de las iniciativas por crear un centro de formación en tierra. En menor medida algunos Oficiales se formaban en el extranjero, mientras que la mayoría de los Maquinistas eran de origen y formación extranjera.

Esta situación se mantuvo hasta la creación de las respectivas Escuelas de Formación de Personal Superior y Subalterno. En el proyecto de presupuesto para la Armada de 1894 y 1895, se establece que cada una de las tres Cañoneras principales (“Rivera”, “Artigas” y “Suárez”), tendrá como tripulación de máquinas, un Primer Maquinista, un Segundo Maquinista, 4 Foguistas y 2 Carboneros. Dos hechos dramáticos marcaron los peores días de la fecunda historia de las Cañoneras, los cuales han sido recurrente materia de estudio y fuente de lecciones aprendidas. El primero fue el 15 de abril de 1897, cuando la Cañonera “General Artigas” es tomada por asalto por opositores al Gobierno Nacional. Este hecho se saldó con la muerte de 8 tripulantes del buque, incluyendo los dos insurrectos, mientras que el Primer Maquinista Andrés Tarallo fue obligado a punta de revólver a poner en

marcha el buque rumbo a Buenos Aires; el Segundo Maquinista era el Sr. Juan Marino. El segundo acontecimiento luctuoso fue el 8 de octubre de 1903, cuando se produce la explosión en el puerto de Montevideo de la Cañonera “General Rivera”. De los cuatro tripulantes fallecidos, tres son Foguistas y de nacionalidad extranjera: Marcos García y Joaquín Fregueiro españoles, Cayetano Gentile italiano. Una vez más el Primer Maquinista era el veterano marino extranjero, Sr Andrés Tarallo (el mismo que fuera raptado en el asalto de la Cañonera “General Artigas”) y el Segundo Maquinista el Sr. Ramón Folch, que resultó con quemaduras de consideración.

Este marino tuvo una dilatada trayectoria en la Armada. Entre otros cargos en 1916 fue Jefe de Máquinas del “Instituto de Pesca N°1”, en la travesía comandada por el TN Ruperto Elichribehety para intentar rescatar a la tripulación del “Endurance”, atrapado por los hielos antárticos. También fue Jefe de Máquinas del Crucero “Montevideo”, Jefe de la Oficina Técnica del Arsenal de Marina y docente de la Escuela Naval, jubilándose el 12 de julio de 1928 como Capitán de Corbeta asimilado del Cuerpo Auxiliar de Máquinas.

### **Creación del Cuerpo de Ingenieros en Máquinas de la Armada Nacional**

Desde épocas muy tempranas, desde la conformación de nuestra patria independiente, o incluso en etapas de la colonia, se pueden rastrear varios esfuerzos con distintos grados de éxito, por fomentar la consciencia marítima y en particular por crear centros educativos para impartir conocimientos náuticos. En lo referente a los maquinistas navales, encontramos el primer antecedente “institucional”, no para formar maquinistas navales, pero al menos sí para acreditar mediante un examen la calificación para ejercer como Maquinista Naval.

Fue en oportunidad de crearse una comisión presidida por el Capitán General de Puertos el 30 de enero de 1877, con la finalidad de examinar y eventualmente expedirles la patente correspondiente, a un grupo de alumnos que habían cursado para Pilotos en la Escuela Náutica dirigida por el entonces Teniente de Navío de 1ra. Clase de la Armada Española Nicolás Maratto. Si bien en esa oportunidad no se examina ningún Maquinista Naval, este antecedente provee el mecanismo en adelante y hasta bien iniciado el siglo XX, para la evaluación mediante examen en comisiones de la Capitanía General de Puertos, de ciudadanos uruguayos o extranjeros para que puedan acreditar sus conocimientos técnicos para acceder a la Patente correspondiente para el ejercicio en la República de la profesión de Maquinista Naval, tanto para la Marina Mercante como para la Armada.

Es muy probable que asociado al efímero pero muy fecundo esfuerzo de construcción naval, en algún momento de la década del 1880 la Escuela de Artes y Oficios llegara a dictar cursos de formación de máquinas que no se lograron mantener en el tiempo. Al menos eso parece quedar establecido en el Acta a que se hace mención en el párrafo anterior sobre la prueba de mar de la Cañonera “General Rivera”. El 21 de enero del año 1889 se entregó la primera patente nacional de 4° Maquinista Naval al Sr. Cristóbal Calix. No obstante lo dicho anteriormente, la realidad es que la necesidad de maquinistas navales, en nuestros primeros buques de guerra a vapor, fueron cubiertas básicamente por fogoneros y maquinistas. Podemos deducir que al no ser formados por un mismo instituto y muy posiblemente muchos de ellos carecer de formación teórica, habrían adquirido el oficio por desempeñar el trabajo (learning by doing) y los grados de idoneidad serían muy heterogéneos. Posiblemente por experiencia y formación previa, el personal más dotado debió ser de

procedencia extranjera, en virtud de que no existió en la casi totalidad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX en el país, centros de formación para maquinistas navales. Por otra parte, la integración y conducción de estos pioneros maquinistas debió ser todo un reto para el Personal Militar, debido a la dificultad orgánica que representaba no estar administrados por escalafón alguno y ser funcionarios civiles sin jerarquías, con un frágil vínculo contractual y reglamentario con la Marina de Guerra y los respectivos comandos de los buques.

Muy ilustrativo a este respecto, resulta ser el caso del Sr Catelo Turcio, un integrante de la Plana Mayor y Jefe de Máquinas del buque de guerra “Dogali” de la Armada Italiana, que cuando en enero de 1908 fue adquirido por Uruguay y pasó a ser el Crucero “Montevideo”, aceptó seguir prestando sus servicios como Jefe de Máquinas en el buque, ahora en nuestra Armada. El 12 de abril de 1909 el Sr. Catelo Turcio, presenta una solicitud al Comandante del Crucero “Montevideo”, de la cual se ha extractado textualmente lo siguiente: *“En todas las marinas de guerra, el personal de Maquinistas a bordo de los buques y establecimientos militares es militar o civil con asimilación militar. En la marina de guerra de esta República, el personal de Maquinista no forma clase militar; ni con asimilación. Son empleados civiles sin jerarquía y sin obligaciones militares, ni hacia los que forman la Plana Mayor; ni entre ellos mismos. Ningún reglamento de Cuerpo o de Clase rige para que este personal se pueda uniformar...La Marina Uruguaya en general, sea para servicios a bordo como en tierra, debía a mi modesto parecer, tener un Cuerpo de Maquinistas, aunque fueren como ahora empleados civiles; pero con la correspondiente asimilación y obligaciones militares en el ejercicio de sus funciones”*.

Esta propuesta, fue elevada a la Superioridad y finalmente aceptada con algunas

modificaciones, creándose el Cuerpo de Personal de Máquinas con Asimilación Militar, que fue el primer marco reglamentario que dio cabida orgánica por muchos años a los maquinistas. Con el transcurso del tiempo estos fueron sustituyéndose paulatinamente con las sucesivas promociones de Oficiales del Cuerpo de Ingenieros en Máquinas que empiezan a egresar a partir de la tercera década del siglo XX. Respecto al Sr. Catelo Turcio es asimilado a Capitán de Corbeta y luego de una muy dilatada carrera profesional y docente en el ámbito de la Armada, como en varias comisiones en distintos Ministerios y organismos del Estado, es pasado a situación de retiro obligatorio por edad en el año 1940 como Capitán de Fragata asimilado. En 1943 se le otorga Estado Militar y posesión del grado a todos los Oficiales asimilados del Cuerpo Auxiliar de Máquinas y se reconoce al Capitán de Fragata (R) asimilado Catelo Turcio como el de mayor jerarquía e iniciador del Cuerpo. En reconocimiento a sus reiteradas solicitudes rechazadas injustificadamente, se le reconoce el Estado Militar y la posesión del grado de Capitán de Fragata (R). Finalmente, en 1947 es ascendido a Capitán de Navío del Cuerpo de Máquinas en situación de retiro, haciendo justicia con el destacado servicio que este pionero del Cuerpo de Máquinas había prestado a la Armada y al País.

El 18 de abril de 1917, a propuesta del Director de la Armada, se incorporaron todos los Oficiales que componían el Cuerpo Auxiliar de Máquinas, un total de 14 personas, varios de ellos extranjeros que apenas hablaban un español precario, permaneciendo en la Armada activos por varias décadas, prestando un valioso y leal servicio, gracias a la ética que tenían hacia el trabajo y a la sólida experiencia práctica que poseían. Por Resolución del 18 de noviembre de 1918, se introduce una trascendente modificación en el Reglamento Orgánico y Plan de Estudios de la Escuela Naval, creando la nueva es-

pecialidad, el Cuerpo de Ingenieros en Máquinas. En la fundamentación de la Resolución, el entonces “Comandante-Director” de la Escuela Naval, el Capitán de Fragata Ramiro Jouan expresaba: *“Los maquinistas de la Armada y Marina Mercante han venido hasta hoy reclutándose entre los candidatos aprobados en los exámenes rendidos ante una Comisión de la Capitanía General de Puertos. Es indudable que tal sistema, implantado en época en que las máquinas marinas no tenían la importancia que hoy han adquirido, no llenan ni siquiera deficientemente las necesidades del país”*.

La realidad golpeaba a la Armada y a todo el Uruguay marítimo y como es característico de nuestra idiosincrasia nacional, no nos habíamos anticipado a las consecuencias de los cambios que se insinuaban, en este caso tecnológicos y reaccionamos cuando creada la necesidad, ya la misma se había vuelto crítica. No obstante cabe acotar en defensa de la Institución, que la Armada hasta 1917 no tenía injerencia al menos formal en la política de la Escuela Naval, ya que si bien había sido creada en 1907, la misma funcionó anexa a la órbita de la Escuela Militar hasta el 12 de junio de 1916 cuando pasa a depender interinamente del Ministerio de Guerra y Marina hasta el 17 de abril de 1917, fecha en que finalmente pasa a depender del Director de la Armada y se le sanciona un presupuesto propio.

La primera promoción del Cuerpo de Máquinas ingresó en 1919, y si bien se habían otorgado ocho vacantes solo se lograron dos ingresos, los Sres. Julio Martínez Oyangueren y Fernando Fontana, alumnos fundadores del nuevo Cuerpo. Por Resolución Ministerial del 21 de diciembre de 1921, se decidió llenar las vacantes existentes de Guardiamarinas de Máquinas por medio de un concurso para Sub Oficiales Principales y de Primera Clase de Máquinas y los Primeros, Segundos y Terceros Maquinistas Navales civiles que hubiesen ocu-

pado puestos en los transportes nacionales.

Otro hito importante, relacionado con el desarrollo del Cuerpo de Máquinas, es la aprobación de la Ley 5.477 en julio de 1916, mediante la cual se creó el Arsenal Naval, inicialmente dependiente del Ministerio de Guerra y Marina. Al año siguiente pasó a la órbita de la Armada con las instalaciones del ex Dique Nacional y simultáneamente se creó la “Escuela de Mecánicos” destinada a formar maquinistas aptos para la Marina de Guerra y Marina Mercante Nacional, constituyendo una rama anexa del Arsenal General de Marina y nombrándose al CF (CG) Ing. Naval Juan Calveira, como primer jefe. Respecto a este oficial, cabe mencionar, que originalmente fue un oficial del Ejército Nacional del arma de Artillería. Habiendo cursado estudios de Ingeniería Naval en Italia, con resultados sobresalientes, una vez vuelto al País fue incorporado a la Capitanía General de Puertos como Inspector Mecánico. En 1903 fue nombrado Arqueador Oficial de la República y durante la Revolución de 1904, como oficial de Cuerpo General comandó al menos 4 buques a vapor en misiones contrarrevolucionarias. Al ascender a Capitán de Navío pasa al Cuerpo de Máquinas y Electricidad, convirtiéndose en el primer Capitán de Navío del Cuerpo y el primer oficial de Máquinas con Estado Militar, completando una de las carreras más brillantes que se recuerda y posiblemente la más heterogénea de toda la historia de la Armada, siendo recordado por las generaciones posteriores como un excelente docente de la Escuela Naval.

Para fines de 1926, el Cuerpo Auxiliar de Máquinas está integrado por: 1 CF, 2 CC, 5 TN, 4 AN y 5 GM. La Armada contaba con 104 Oficiales de CG y el personal subalterno totalizaba unos 900 hombres. En 1934 se aprueba la Ley Orgánica de la Marina Nro. 9.375, conteniendo importantes modificaciones normativas para el Cuerpo de Máquinas,

pasándose a llamar Cuerpo de Ingenieros de Máquinas y Electricidad, comprendido a su vez dentro de los Cuerpos Auxiliares, y detallándose la *“responsabilidad Técnica de todo el material y organismos mecánicos y electromecánicos en las naves y demás dependencias de la Inspección General de Marina; además de mando militar y funciones militares que se le confien”*. Hay que recordar que en la época todavía existían oficiales de máquinas civiles equiparados y aún persistía la influencia del pasaje de la vela a la propulsión motorizada, viéndose a esta última función como auxiliar del Comando.

En 1946 se aprueba la Ley Orgánica de la Marina Nro. 10.808, donde se introduce el cambio de denominación jerárquica de los Cuerpos Auxiliares, modificándose a su vez en 1957, mediante la Ley 12.376, volviendo al régimen de misma denominación Jerárquica para los tres Cuerpos. En 1974 se aprueba la Ley Orgánica Militar N° 14.157 estableciendo que el Cuerpo de Máquinas y Electricidad es un Cuerpo Técnico. En 1979, mediante la Ley N° 14.956, se introducen las modificaciones a la Ley N° 10.808 pasando de ser un Cuerpo Técnico a Cuerpo Técnico Combatiente.

Finalmente llegamos a la situación reglamentaria actual, a través del artículo 94 de la ley 16.170 que consagra al Cuerpo de Ingenieros de Máquinas y Electricidad, al igual que todos los Cuerpos de Oficiales egresados de las tres Escuelas de Formación de Oficiales, como un Cuerpo de Comando; asignándole las siguientes funciones: Jefaturas de Unidades Técnicas o Servicios Técnicos afines al Cuerpo, funciones propias del Grado y Cuerpo dentro de la Armada, así como también las funciones especiales que se le asignen y Mando Militar.

### **Síntesis de la actuación de los Maquinistas Navales desde 1851**

Hemos recorrido la historia de los maquinistas en la Armada. En los primeros

tiempos rastreamos a jóvenes marinos, mayoritariamente europeos, pero también de otras regiones, que llegaban a nuestras costas a forjarse un futuro, muchas veces incluso sin hablar español. No obstante ello, se alistaron en los primeros vapores de guerra nacionales en calidad de fogoneros y maquinistas, fueron asimilando el idioma sobre la marcha, en el contacto con tripulantes criollos y a su vez enseñaron su oficio a esos mismos tripulantes que no tenían otra forma de aprender, más que trabajando a bordo.

Durante casi setenta años, esos maquinistas tuvieron estatus de personal civil en épocas de gran turbulencia política y militar en el país donde nuestra Armada tuvo innumerables intervenciones y acciones marítimas y de combate, a la vez que transitaba de la vela al vapor. Ellos hicieron también posible la operativa de esos primeros vapores de guerra y luego, de la eficaz cuadrilla naval integrada por las cuatro cañoneras. A partir de 1917 en la “Armada de los Cruceiros” pasaron a ser asimilados y para 1944 todo el Personal de Máquinas tenía Estado Militar y formación básica en institutos basados en tierra. A medida que transcurría el tiempo, los buques militares cada vez se hicieron más tecnológicos; pasamos de la máquina alternativa a vapor, a los motores de combustión interna y las turbinas a vapor y nuestro Cuerpo, ya que fuera reglamentariamente considerado auxiliar con asimilación, auxiliar, técnico, técnico combatiente o de comando, cada vez se hizo más imprescindible para poder operar y mantener unidades flotantes de maquinaria muy compleja. A ello se sumaban las enormes limitaciones de toda índole que han caracterizado la historia de nuestra Armada, razón por la cual, el alto grado de profesionalismo, la creatividad, el ingenio, la capacidad de improvisación, la flexibilidad y fundamentalmente la adaptabilidad para operar en condiciones incluso de extrema precariedad, han sido las cualidades norma-

les y no excepcionales de nuestra gente de máquinas.

En estos casi 120 años, los Maquinistas Navales estuvimos presentes en acciones de combate, ya sea en defensa de nuestra patria de invasiones extranjeras o en levantamientos armados internos; patrullamos incansablemente aguas marrones y aguas azules en misiones de reafirmación de la soberanía nacional y control de aguas jurisdiccionales o en servicios de búsqueda y rescate. Integramos dotaciones de visita y presa en buques infractores, combatimos ilícitos en el mar, protegimos el medioambiente marino con sus recursos vivos y recursos no renovables y nos convertimos en la presencia del Estado en aguas jurisdiccionales. Participamos en las más diversas tareas logísticas, oceanográficas, hidrográficas y de balizamiento; integramos el formidable esfuerzo batimétrico con el fin de extender nuestra Zona Económica Exclusiva y Mar Territorial, transportamos el petróleo necesario para el país desde peligrosas zonas en guerra, incluso transitando por canales minados; fuimos a la Antártida para aprovisionar logísticamente la Base Científica Antártica Artigas e incluso permanecemos en campañas de invierno a cargo de la generación eléctrica y el mantenimiento mecánico. En general, ejecutamos mantenimientos mecánicos, eléctricos o electrónicos desde los talleres del SELAR (Servicio de Electrónica de la Armada) y el GRUYO (Grupo de Apoyo) o SERYO (Servicio de Apoyo), carenamos buques militares y mercantes en el SCRA (Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento), incluso planificamos y llevamos adelante complejas reparaciones mayores o modificaciones de buques y en períodos en que las circunstancias han sido favorables, hemos incursionado en la construcción naval. Comandamos aviones y helicópteros de la Aviación Naval; inspeccionamos buques militares y mercantes; integramos

y dirigimos Unidades tan disimiles como Estados Mayores o el GRUBU (Grupo de Buceo), Direcciones, Jefaturas y Grandes Mandos; apoyamos la operativa del FUEMA (Fuerzas de Mar), el FUSNA (Fusileros Navales), COMAN (Comando de la Aviación Naval) y PRENA (Prefectura Nacional Naval) en el área de logística del mantenimiento o prestando variados servicios. Participamos en operaciones de paz en el ámbito de la ONU (Organización de Naciones Unidas) e integramos unidades conjuntas y combinadas donde ganamos respeto y prestigio profesional por nuestros conocimientos técnicos, únicos a nivel de las Fuerzas Armadas nacionales. Fundamos y conducimos la división de mantenimiento de equipamiento de electromedicina en el HCFFAA (Hospital Central de las Fuerzas Armadas); integramos numerosas comisiones técnicas en la Armada y en el seno del Estado o en el extranjero. Representamos al país en misiones diplomáticas, aportamos nuestra experiencia y formación naval-militar cuando en momentos muy delicados del país, se necesitó la intervención técnica en Entes tales como UTE y ANCAP, para mantener servicios esenciales a la población. Fomentamos y apoyamos la fundación de la carrera de Ingeniería Naval en la UDELAR; incursionamos en vastas áreas del conocimiento y los trasmitimos a las generaciones siguientes, haciendo permanentemente generosa docencia en aulas o a bordo o en ámbitos navales, náuticos y/o universitarios. Transitamos tiempos de gloria y sacrificio, de júbilo y de crisis y en todas las épocas jóvenes camaradas llegaron incluso a ofrendar su vida en actos de servicio.

En resumen, en cumplimiento del servicio contribuimos al engrandecimiento de la Armada Nacional, ganando y consolidando nuestro espacio de actuación, hasta el punto que cuando en el año 2013 la Institución intentó transitar el camino del Cuerpo

Único, en realidad se unificaban los otros tres Cuerpos de la Armada, pero se consideró imprescindible que se mantuviera la esencia del Cuerpo de Máquinas, como una especialidad dentro de ese Cuerpo Único. Todo esto nos ha dado una fuerte identidad y un orgulloso sentido de pertenencia a nuestro Cuerpo.

El futuro nos traerá nuevos retos, nuevas tareas y misiones, nuevas tecnologías, cambios culturales y organizacionales, que sin duda sabremos asimilar. Sean estos a bordo o en instalaciones terrestres, dentro o fuera de la Armada, en el país o en el extranjero, los asumiremos y cumpliremos nuestra misión con el sello característico de nuestra idiosincrasia y el orgullo de ser Maquinistas Navales, un legado que nos viene desde el origen de nuestra historia.

### Bibliografía consultada:

1. Armada Nacional. Estudio Histórico Biográfico, autor TN (CIME) Homero Martínez Montero.
2. Biografías Navales, Publicación del Club Naval.
3. Aportes a la Historia de la Marina de Guerra Nacional, autor CN (CG) Carlos Olivieri.
4. Lecturas Seleccionadas de Historia Naval, Publicación del Club Naval.
5. Enciclopedia digital Wikipedia.
6. Enciclopedia digital Encarta 2003.
7. El Cuerpo de Maquinista de la Armada (Española) 1850-1950, autor Adela Arévalo Díaz del Río.
8. Sitio web del Centro de Maquinistas Navales del Uruguay.



## La Historia nos avala.

## Primeros también en Digital





**SISTEMAS DE COMUNICACIONES**

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

  
**MOTOROLA**  
 distribuidor  
 autorizado

  
**MOTOROLA**  
 servicio  
 autorizado

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

## ENTRE EL LUTO Y LA GLORIA

Por el Contra Almirante (R) Hugo VIGLIETTI



*Marino Militar retirado luego de 40 años de servicio. Fue Comandante de la Flota, Director del Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate en el Mar; Prefecto Nacional Naval y Presidente del Instituto Antártico Uruguayo. Ejerció la docencia y actualmente colabora en voluntariados deportivos. Escribe para publicaciones especializadas de Argentina, España y Uruguay. Ha escrito una docena de libros en coautoría y en solitario; entre ellos "De Corazón Celeste, Diego Lugano y Sudáfrica 2010", publicado por Editorial Planeta en 2011 y "Entre libros y deportes", publicado en 2015 en tres idiomas.*

Es un lugar con magia, con un atractivo a mitad de camino entre la belleza de la naturaleza y el aire insondable de lo místico. Está situado en una pequeña altura acantilada de nuestro Montevideo, en un entorno de jardines bien cuidados y árboles que se elevan al cielo como celosos protectores de las familias que allí se reúnen en los días de sol o las parejas que pueblan sus atardeceres. Su rasgo más hermoso sin embargo, es su proximidad al mar. En realidad no es el mar, es el Río de la Plata, pero está allí, a metros de donde rompen las olas en tiempos de Pamperos o Sudestadas. Si se lo mira con atención puede haber muchas interpretaciones... un puño crispado, un torso en lucha contra algo que no se entiende bien que es... un timón o una estrella lo corona... es una compleja comunión de símbolos que atrapan al caminante distraído. A través suyo la vista se deleita con los azules cambiantes del cielo y del agua. Allí, en el agua, estuvo su génesis, muchos años atrás, a mediados del siglo pasado...

### **Año 1954**

Agosto es un mes tristemente unido a tragedias en nuestras aguas y la del 7 de

agosto de 1954 golpeó fuerte a toda la sociedad uruguaya. Un buque pesquero, el "Isla de Flores", varó en el veril norte del Banco Inglés, 20 millas al sur de la costa capitalina. El SOS radiado en momentos en que se desataba una fuerte tormenta, activó el mecanismo de Búsqueda y Rescate de la Armada Nacional que acudió de inmediato con los escasos medios a su disposición. Fue así que el Destructor "Uruguay" primero y su gemelo, el Destructor "Artigas" luego, zarparon para ayudar al pesquero varado. Fue una historia de tragedia sobre tragedia. El "Uruguay", imposibilitado por su calado y porte de acercarse, arrió su embarcación menor y allá fueron 9 valientes a enfrentarse a un mar embravecido e intentar socorrer a los pescadores. Luego de varios intentos lograron llegar al pesquero pero la fuerza de la tormenta terminó golpeando y destruyendo la embarcación menor y el "Isla de Flores", herido y maltrecho sumó a su aislada tripulación a los hombres que habían acudido en su auxilio. Para ese entonces el "Uruguay" también quedaba varado en el traicionero Banco y llegaba a la escena el Destructor "Artigas". La noche y el fragor de la tormenta dificultaban enorme-

mente las tareas de salvataje. Con las primeras luces del alba, en una embarcación arriada desde el Destructor “Artigas” una tripulación de 7 bravíos voluntarios logró llegar hasta el pesquero. Lo que vieron fue terrible, tan solo tres personas lograron sobrevivir aferrados al palo de la embarcación y por ende a la vida, dos de los rescatistas y el Patrón del pesquero. Tristemente 13 hombres de mar perdieron la vida, 8 de la Armada y 5 pescadores. Uno de los marinos fue el Guardia Marina (CIME) Jorge BIDE-GAIN, quién con apenas 22 años de edad y desaparecido en aguas del Río de la Plata, se convirtió en el primer Oficial del Cuerpo de Máquinas y Electricidad en perder la vida en acto de servicio. Fue el primero, lamentablemente no el último.

#### **Año 1966**

En efecto pocos años después, otro hecho luctuoso marcaría el fallecimiento de otro oficial CIME, el Teniente de Navío Alejandro DELSIGNORE y también el viejo “Tigre”, el ROU01 “Uruguay” estaría vinculado a esta historia. Ocurrió en aguas internacionales en el marco de la UNITAS VII. Estos ejercicios combinados, durante muchos años permitieron a nuestra Armada interactuar, aprender y compartir conocimientos, fomentando la confianza mutua entre las Armadas y por ende, los países de la región. En esa oportunidad, el Oficial presentó un cuadro agudo, que tratado en tierra en forma rápida, habría podido quizás solucionarse con normalidad. Lamentablemente sucedió en el mar, lejos, en aguas azules y a una distancia de la costa que demoró su debida atención. Primero lo atendió un médico a bordo, luego se hizo trasbordo a otro buque con mejores capacidades hospitalarias, mientras se mantenía el rumbo al puerto más cercano a toda velocidad. Arribado a Puerto Belgrano, Argentina y trasladado a un hospital don-

de lucharon por su vida, lamentablemente dejó de existir.

#### **Año 1972**

Seis años más tarde, el 13 de mayo, una nueva tragedia, cercenaría otra vida joven. A diferencia del anterior, esta vez ocurrió en aguas marrones. El Alférez de Navío (CIME) Hermes SARLI, de 28 años, siguiendo una vieja tradición familiar de dos generaciones, había cenado la noche anterior con su familia, tal como hacían una vez al mes, en un restaurante de su barrio, el Cerrito de la Victoria. Lo hizo con su esposa y sus dos hijos, un varón de tres años y una niña de uno. Al regresar a su casa y luego de acostar a sus hijos, dado que el buque zarparía temprano, pasó el resto de la noche charlando con su esposa.

La Armada desde siempre había realizado acción cívica en las islas de nuestro litoral Oeste, colaborando con los isleños que antes las habitaban, llevándoles provisiones y medicinas entre otras cosas. Hacia allí zarparía el ROU26 “Huracán” pero en esta oportunidad con otra misión complementaria. Eran tiempos difíciles para una sociedad cuya democracia se veía atacada por una subversión violenta. Hasta el clima parecía unirse a esos tiempos convulsos y el otoño normalmente calmo era dominado por tiempos tormentosos. Su esposa le expresó su preocupación por las condiciones en que saldrían a navegar y el joven marino le contestó: “entre los subversivos hay gente que ha dejado de lado familia y fortuna para pasar a la clandestinidad. Si nosotros queremos ganar esta guerra para dejarles un país mejor a nuestros hijos, tenemos que estar a la altura”. Ella lo acompañó hasta la calle y lo despidió con un ruego: “por favor cuidate”. No volvería a verlo con vida.

Sobre la noche del día siguiente, remontando aguas arriba el Río Uruguay, el ROU26 “Huracán” llegó a proximidades de

Nuevo Berlín, ya con una fuerte tormenta desatada. En tiempos de temporal, el río se comporta casi como aguas abiertas, con un mar picado y fuerte correntada. El escenario se agravaba por una fuerte tormenta eléctrica, en esa zona focalmente intensa. Pese a las duras condiciones el Comandante del buque ordenó arriar la lancha y allí partió una tripulación al mando del AN (CIME) Hermes Sarli para inspección en una de las islas. Como buen líder militar y viendo la impresionante tormenta eléctrica, el Oficial ordenó a su personal dejar los fusiles en el plan de la embarcación, bien bajos y tapados con una lona. Pensó y se preocupó por ellos; no por sí mismo, o si lo hizo, quizás haya estimado que la superficie metálica de su pistola de reglamento, era demasiado pequeña y no riesgosa. Muy cerca de la costa, casi llegando y con Sarli parado en la proa de la embarcación y por ende su pistola, en un punto alto de la pequeña embarcación, ocurrió lo impensado. Una fuerte descarga eléctrica, quizás no un rayo sino una centella, impactó en él. El golpe y el estruendo fueron fuertes y varios cayeron al agua. Sarli fue rescatado y conducido a la arena de la isla, donde intentaron reanimarlo. Fue inútil. La historia de nuestra Armada agregaba otro blasón de luto.

Ese niño de tres años que no volvió a ver a su padre, pasado el tiempo ingresaría al Liceo Preparatorio Naval. Con una inicial y natural cuota de aprensión de su madre, pero con todo su apoyo luego, se graduaría como Oficial CIME en la Escuela Naval. Llevando el mismo nombre de su padre, con orgullo y satisfacción plena, tendría una brillante carrera naval, retirándose con la máxima jerarquía legal de Capitán de Navío.

Paradojas de la vida y del mar, otro Hermes Sarli, su abuelo, el padre de su padre, había sido uno de los tripulantes del buque mercante uruguayo “Montevideo”, torpe-

deado y hundido por un submarino alemán en el Océano Atlántico durante la Segunda Guerra Mundial. Con apenas 19 años formaba parte de la tripulación con el rol de engrasador y había dejado su guardia en sala de máquinas, diez minutos antes de que impactara el torpedo que mató en el acto a toda la guardia en sala y hundió en minutos al carguero.

### **Año 1974**

Apenas dos años después, el 13 de setiembre, otro suceso trágico conmovió a la Institución. No existen muertes justas, pero si hubo una particularmente injusta fue la ocurrida a bordo del Destructor ROU03 “18 de Julio”. Con apenas 23 años y a menos de dos años de su graduación, falleció el Guardiamarina (CIME) Francisco FASSARI, quien ha sido hasta el día de hoy, el alumno con mayor Promedio Final de Egreso en la historia de nuestra Escuela Naval. Nacido en 1951, quedó huérfano de padre a muy corta edad. Su madre María, de origen muy humilde, trabajó denodadamente para criar a su único hijo y poder darle una carrera profesional. Él, poseedor de un intelecto superior y con enormes condiciones de determinación y capacidad, honró el esfuerzo de su madre, batiendo todos los registros de escolaridad y aptitud militar profesional desde su primer año en la Escuela Naval, donde fue Abanderado del Pabellón Nacional e integrante permanente del Cuadro de Honor y de donde egresó con Medalla de Oro y el primer puesto de su promoción.

Pero una vez más el destino jugaría una baza artera. Trabajando en un tablero de electricidad en la sala de máquinas del Destructor “18 de julio”, recibió una descarga eléctrica perdiendo la vida en el acto. Su madre, que con legítimo orgullo viviera y disfrutara el descollante crecimiento profesional de su hijo, fallecería cuatro años des-



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](mailto:remolques@reyla.com.uy)



# Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...  
Calidad siempre**



**24 Hours Worldwide**

**+1 713 534 0700**

**[www.ttsalvage.com](http://www.ttsalvage.com) • [info@ttsalvage.com](mailto:info@ttsalvage.com)**



pués, seguramente sin poder recuperarse de ese cruel golpe.

### **Año 1997**

El tiempo siguió pasando y una vez más la tragedia desgarraría a la Institución toda y en particular a la Aviación Naval. El Alférez de Navío (CIME) Claudio PELUFFO, egresado de la Escuela Naval, prestaba servicios en la Aviación Naval desde 1993 y obtuvo dos años más tarde sus alas de Piloto Ingeniero. Calificado piloto de helicópteros llevaba cumplidas numerosas misiones de apoyo a la comunidad y de búsqueda y rescate. Algunas de ellas tuvieron fuerte repercusión, como ser el rescate de dos surfistas que estaban perdidos en el mar, la extracción y traslado de una mujer iraní embarazada, desde un buque esta vez en altamar y también en los trabajos de apoyo y contención, cuando en febrero de 1997 ocurriera el incidente con el buque tanque “San Jorge” a escasas 20 millas de nuestro principal balneario.

Pero el destino, impiadoso, segaría su vida con tan solo 28 años, el 24 de octubre de 1997, al producirse la caída del helicóptero Bell 47G - Armada 056, mientras estaba desarrollando una misión de auxilio a los damnificados por las inundaciones en el litoral de nuestro país y finalizando la Fase B de las operaciones UNITAS XXXVIII.

Es oportuno citar parte de las palabras pronunciadas en el homenaje que le hiciera la Junta Departamental de Maldonado, por el entonces Edil Rodrigo Blás: *“El Alférez Peluffo es la muestra de uno de los tantos ejemplos que hay en esta sociedad, de gente que con muy bajos sueldos, con elementos que no son los mejores... con malas máquinas, con problemas de todo tipo, arriesgan todo, y hasta la vida sin dudar, en función del cumplimiento de sus obligaciones...”*

Le asistía razón al Edil, tanto en el mar como en el aire, nuestra profesión se desa-

rolla en un escenario de riesgo y las misiones, muchas de ellas mandatadas en el marco de convenios internacionales que el país ha firmado, tal como el Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate, donde el área de responsabilidad de Uruguay llega hasta la mitad del Océano Atlántico, deben ser cumplidas, sí o sí. Y la realidad marca que nuestras unidades suelen ser excesivamente antiguas. A modo de ejemplo relativamente contemporáneo, se puede citar en el área de la Aviación Naval, el helicóptero Wessex que nuestros Aviadores Navales volaran durante muchos años y que fue el último en su clase en permanecer en servicio en el mundo.

### **Año 2003**

Entrando en el presente siglo, nos abandona también de manera temprana y triste, otro Oficial CIME, el Teniente de Navío Pablo SEMINO. El 31 de enero de 2003, a la edad de 35 años y dejando esposa y dos hijas pequeñas, falleció a causa de una enfermedad derivada del desempeño del servicio.

Recientemente fue recordado y homenajeado. Parte de dicho reconocimiento, reza: “querido y apreciado por todos, integro, amable y profesionalmente destacado, este joven oficial de máquinas, Licenciado en Electrónica y Telecomunicaciones con entusiasmo y amor dedicó su vida a su familia y a su profesión. La participación del Teniente Semino era una contribución de valor a las tareas, por sus sólidos conocimientos profesionales y por dar el ejemplo. Moviéndose dentro de los “laberintos de a bordo” o en las estaciones costeras, en ese ida y vuelta entre los planos, los manuales en otros idiomas, los equipos y las antenas, la limitación física de faltarle una pierna pasaba desapercibida al trabajo y al mismo tiempo se marcaba a fuego en las mentes y en el espíritu de los que con él trabaja-

ban... Dio batalla hasta el final, trabajando de forma esforzada a pesar de una dolorosa agonía en sus últimos días de vida, dejando para las generaciones actuales y futuras un legado de dedicación y cariño por la profesión naval militar”.

### Año 2019

El Cuerpo de Ingenieros de Máquinas y Electricidad cumple 100 años. En ese siglo, los datos oficiales que registra la Institución, muestran a estos seis marinos reseñados, como los maquinistas fallecidos en actos de servicio.

El mundo laboral ha evolucionado en profesiones y técnicas prevencionistas. Las Armadas no han escapado a ello. En particular nuestra Institución a comienzos de este siglo, incorporó el llamado Sistema de Seguridad Operativa. Este sistema, tomado de un exitoso modelo de la Armada Española, permitió establecer controles de seguridad y evaluaciones de riesgo en diferentes escalas, contribuyendo enormemente a mitigar la pérdida de vidas. Pero hay una realidad subyacente que permanece inmutable. Arturo Pérez Reverte en su formidable libro “La carta esférica” la describió: “*El mar esconde a un viejo canalla, peligroso y taimado, cuya aparente camaradería solo acecha el momento de asestar un zarpazo*”. Así ha sido e inevitablemente seguirá siendo siempre.

La figura llama la atención. Es como una lucha entre la naturaleza y un torso humano. Ese puño crispado que se levanta al cielo,

bien podría haber sido un símil del puño del Alférez de Navío Bidegain, cuando la tragedia del Banco Inglés en aquel lejano 1954 asombrara a nuestra sociedad y enlutara a la gente de mar.

Desde ese momento el Club Naval comenzó un periplo que llevaría años culminar, a la búsqueda de erigir un monumento a los caídos en servicio. Primero se coordinó con las autoridades de la Intendencia Municipal de Montevideo, para ubicar un lugar en la rambla capitalina, obviamente cara al mar. Luego se requirió apoyo de una Fundación y de profesionales para dar forma a un monumento que en bronce, pudiera perpetuarse como ícono de recogimiento para recordar a quienes ofrendaron su vida.

El lugar elegido fue la otrora Plaza Virgilio, hoy Plaza de la Armada. El 15 de noviembre de 1958 se puso la piedra fundamental y el escultor de origen español Eduardo Díaz Yopez creó la obra, que finalmente fue inaugurada dos años más tarde, el 15 de noviembre de 1960. Enmarcada en un hermoso entorno de palmeras y aloes, con un pequeño estanque en su frente, el cielo y el mar al fondo, el monumento fue erigido como un homenaje de luz y bronce. A su pie, una placa en perenne granito reza “*A los Caídos en Actos de Servicio de la Armada*”.

El sol comienza a ocultarse en el horizonte y el cielo parece romperse en mil tonos de rojo. En la penumbra la escultura se oscurece y parece aún más solemne, aún más impresionante. Conmueve.







