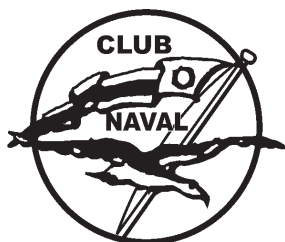


REVISTA NAVAL

ABRIL

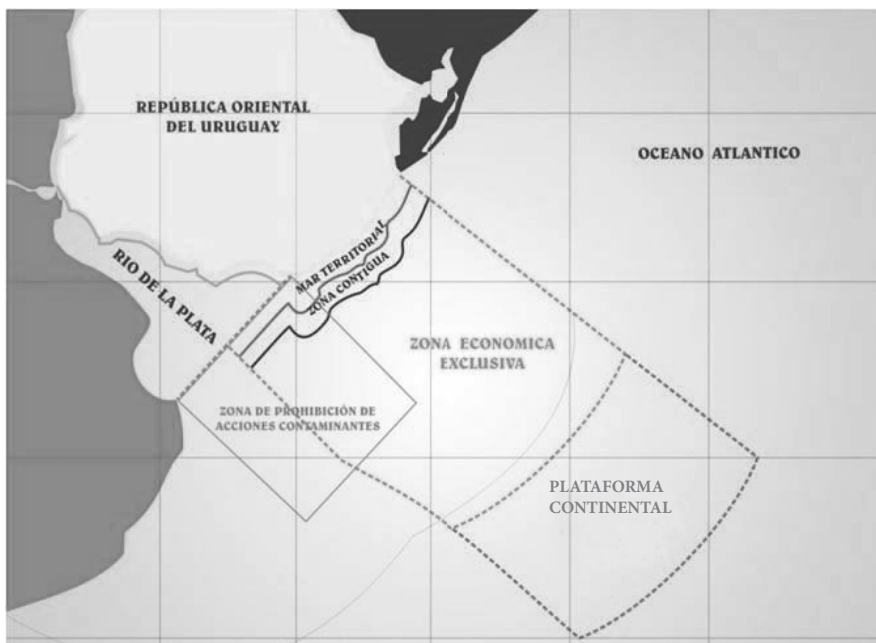


2023

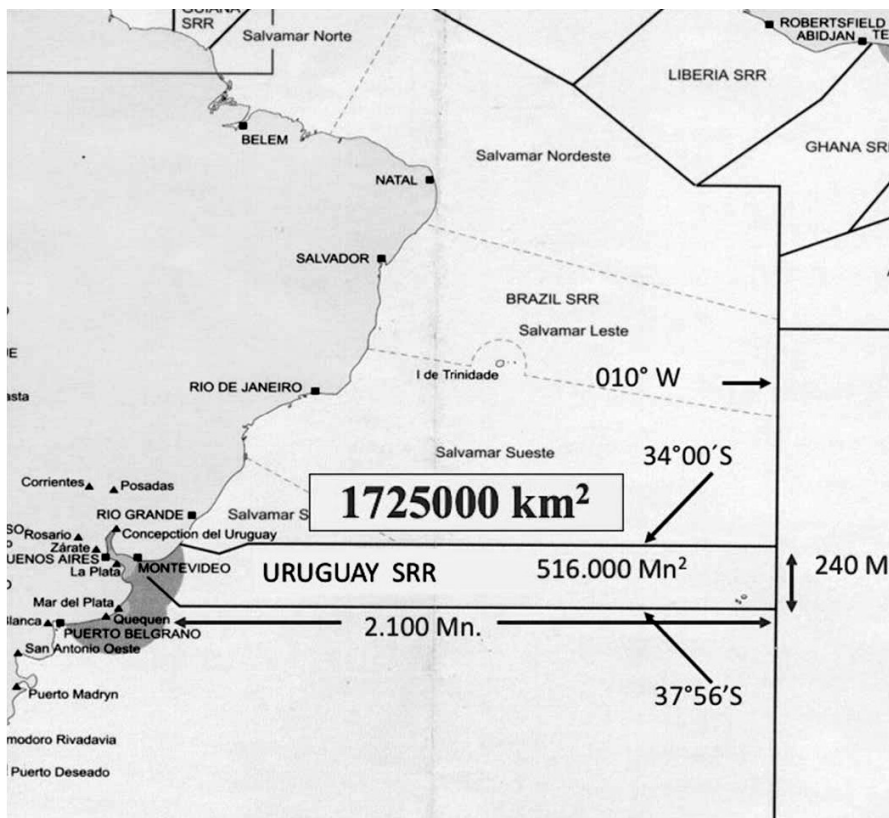
Montevideo - Uruguay

ÁREAS DE JURISDICCIÓN Y RESPONSABILIDAD DE LA ARMADA.

JURISDICCIÓN (Áreas establecidas en la CONVEMAR)



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



REVISTA NAVAL
PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXXV N° 100

ISSN 0797 - 1222

ABRIL 2023

DIRECTOR
CN (R) Aldo FRANCESCOLI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (R) Italo M. SORRENTI	CN (R) Javier BESIO
CN (R) Enrique ALBORNOZ	CN (CG) Diego GROLERO
Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN	CN (R) Gustavo FLORES
CF (CAA) Pablo LABORDE	CF (CG) Anibal VENDRELL
CF (CIME) Fernando SARET	

COLABORADOR PERIODÍSTICO
Prof. Yuri GRAMAJO

SECRETARIA DE REDACCIÓN
Sra. Laura CASTRO

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

Nuestra portada: A 35 años de la primera, 100ª edición de la Revista Naval.

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

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

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

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

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

ÍNDICE

A nuestros lectores	7
Editorial de la primera edición de la Revista Naval	9
Comisiones editoriales de la Revista Naval en sus primeras 100 ediciones.....	10
<i>Intereses Marítimos Nacionales: aportes de la Revista Naval en sus 35 años de ediciones</i>	
Prof. Yuri GRAMAJO.....	11
<i>El puerto de Montevideo y su proyección</i>	
Dra. Silvia Etchebarne Vivian.....	19
<i>¿Para qué necesitamos una Armada?</i>	
Capitán de Navío (CG) Rodolfo Diego GROLERO.....	23
<i>Pradera azul</i>	
Almirante (R) Alberto Caramés	39
<i>Capitán X</i>	
Profesor Alejandro N. Bertocchi Morán	45
<i>El talento perdido</i>	
Contralmirante (R) Daniel Héctor NÚÑEZ RODRÍGUEZ.....	57
<i>Manuel Larravide y la Armada Nacional</i>	
Dr. Mayor (R) Juan Nin Ferrari	63
<i>La plataforma continental y el trazado de su límite con Argentina</i>	
Dr. Edison González Lapeyre	73
<i>El destructor y los patrulleros</i>	
Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS.....	81

A NUESTROS LECTORES

En junio de 1988 un grupo de oficiales, con el auspicio del Club Naval presidido en ese entonces por el Vicealmirante Hugo De Barros y orientados por el Capitán de Navío Luis Salvo; retomando el camino que otros camaradas habían iniciado un tiempo antes por un breve lapso, publicábamos el primer número de la Revista Naval. Nadie imaginaba, entonces, que 35 años después estaríamos conmemorando nuestra centésima edición, habiendo recorrido un camino en el cual también llevamos a cabo publicaciones especiales y conferencias de destacadas personalidades. Nuestra meta, de corto plazo, era apenas llegar al siguiente número, en tiempo y con aceptable calidad.

Como expresaba el primer editorial, la Revista procuraba esencialmente ser vehículo de expresión y fuente de información de todos quienes participan del “quehacer naval nacional”. Con el paso del tiempo y el impulso de las sucesivas Comisiones Editoriales y de todos nuestros colaboradores, fuimos ampliando nuestro horizonte temático a un enfoque más abarcativo, más cercano a la diversidad de lo estratégico. Dicho enfoque dio lugar a nuestra actual visión, que se orienta a la promoción de los Intereses Marítimos Nacionales en lo comercial, industrial y logístico, así como a su impulso y protección a través de una Armada profesional y adecuadamente equipada.

Asimismo, perseguimos el desarrollo de la conciencia marítima nacional; aprendiendo, comprendiendo y difundiendo los importantes aportes a la economía y al trabajo que se hacen desde nuestro Territorio Marítimo. Allí, el Estado no solo debe fomentar la explotación sustentable de los recursos naturales disponibles, sino que también está obligado a su control y a mantener presencia para asegurar el cumplimiento de las leyes nacionales y del Derecho Internacional Marítimo.

Muchas generaciones de orientales se han formado “de espaldas a nuestro mar” o con una mínima visión de sus características físicas y potencial económico, haciendo énfasis nuestras enseñanzas en los diferentes aspectos de nuestros espacios terrestres. Consideramos por ello necesario y oportuno, incluir en el proceso “enseñanza-aprendizaje” los conocimientos que permitan a nuestros niños y jóvenes comprender que el mapa geográfico del Uruguay incluye su Territorio Marítimo, con sus características particulares, así como todo el potencial económico y sinnúmero de obligaciones que ello implica.

La sola expresión “interés nacional” se vincula con un provecho, beneficio, valor, conveniencia y, además, la motivación de volcar esfuerzos en su desarrollo. Y en cuanto a lo “marítimo” todo lo relacionado con los recursos, actividades, soberanía, puestos de trabajo, investigación y desarrollo en el amplio territorio marítimo del País. Este concepto es muy simple de entender para aquellos que desarrollan actividades ligadas al mar, en especial los marinos, pero entendemos que no ha sido internalizado con el énfasis necesario por los niveles de decisión política. Un país como el Uruguay, enclavado en una zona focal marítima de alta importancia para el tráfico del Atlántico Sur y de la cuenca del Plata, que nació y se desarrolló desde el mar, debería poseer una alta conciencia marítima y una política de estado de permanente atención y desarrollo del Territorio Marítimo, que tendría que comenzar por educar a los jóvenes sobre los aspectos básicos de la importancia del tema, ya desde la enseñanza primaria.

Hemos recorrido un largo camino hasta esta primera etapa de 100 ediciones y antes de finalizar sentimos la necesidad de expresar algunos agradecimientos:

Al Club Naval por su impulso inicial allá por 1988 y su permanente apoyo.

A nuestros suscriptores individuales y empresas, que con su aporte dan vida material a la Revista.

A todos quienes han colaborado con nuestros contenidos, dando vida intelectual a la Revista, con trabajos de propia autoría o aportando información de interés, de las más diversas fuentes.

A todos los integrantes de las Comisiones Editoriales a lo largo de estos 35 años, quienes con su dedicación honoraria dieron y dan vida a este proyecto.

Al CN Luis Salvo, timonel certero de nuestras primeras singladuras y a su relevo, el CN Gustavo Vanzini, quien nos condujera en un tramo muy importante de nuestra derrota, hasta su sentido fallecimiento. Su don de gentes, profesionalismo, carácter y liderazgo viven en nosotros.

Nos despedimos ahora hasta la próxima edición, con un llamado a los lectores a acercarse a nuestra comunidad. Como Machado decimos “Caminante no hay camino, se hace camino al andar”. La Revista Naval y el “Uruguay Marítimo” necesitan vuestro impulso para seguir haciendo camino.

LA COMISIÓN EDITORIAL



EDITORIAL DE LA PRIMERA EDICIÓN DE LA REVISTA NAVAL

A nuestros lectores

Con esta publicación intentamos reiniciar el camino tomado hace varios años por otros socios quienes tuvieron la inquietud, al igual que la nuestra, de poder contribuir al acervo cultural y profesional no sólo de los integrantes de este Club, sino también de todos aquellos que de una u otra manera forman parte del quehacer naval nacional.

Entre los objetivos que nos hemos trazado podemos destacar principalmente dos: el de brindar la posibilidad de exposición del pensamiento, bajo la forma respetuosa y de libre opinión, de todo aquel que sienta una inquietud humana o profesional y generosamente quiera hacerla partícipe a los demás y en segundo lugar que esta Revista sea un vehículo útil y adecuado de trabajo que colabore y complemente a otros factores que a lo largo de la vida profesional contribuyen continuamente a nuestra formación.

En esta edición hemos desarrollado una serie de artículos de quienes respondieron de inmediato a nuestro llamado, con un alto espíritu de colaboración, brindando sus vivencias o sus opiniones sobre temas a los cuales ya sea por inquietud personal o producto del destino les han merecido una atención especial, marcando con ello un punto de partida y alentando una mayor participación en el futuro, en estas páginas, de los integrantes y allegados a este Club; completan esta publicación varios artículos transcritos de Revistas Navales de Argentina, Brasil, Chile, España y EE.UU. de América, no sólo con el fin de dar una mayor divulgación a los mismos en nuestro medio, por la importancia que ellos representan, sino también como un homenaje a estas publicaciones con las cuales nos unen lazos fraternales de amistad.

Por último quiero expresar mi más profundo agradecimiento a la Comisión Directiva, la cual me ha honrado con su confianza para llevar adelante la publicación de esta Revista, así como también a los integrantes de la Sub Comisión de Asuntos Sociales y Culturales y a todos aquellos que de una u otra forma colaboraron y nos alentaron para que la Revista Naval se hiciera realidad.

Capitán de Navío (CG) LUIS A. SALVO

COMISIONES EDITORIALES DE LA REVISTA NAVAL EN SUS PRIMERAS 100 EDICIONES

Directores

Capitán de Navío (CG) Luis A. Salvo
Capitán de Navío (CG) Gustavo Vanzini

Primera Comisión Editorial

Capitán de Corbeta (CG) Juan José Mazzeo
Capitán de Corbeta (CG) Alejandro Laborde
Capitán de Corbeta (CG) Aldo Francescoli
Alférez de Fragata (CG) Diego Rombys

Integrantes de la Comisión Editorial

Teniente de Navío (CAA) Sergio Mazullo
Teniente de Navío (CAA) Danilo Damonte
Capitán de Corbeta (CG) Alberto Carames
Capitán de Corbeta (CAA) Luis Chabaneau
Teniente de Navío (CG) Eduardo Ulery,
Alférez de Navío (CG) Roberto Estevez
Capitán de Corbeta (CAA) Fernando Draper
Capitán de Navío (CG) Jorge Saravia
Teniente de Navío (CG) Martin Pereyra
Alférez de Fragata (CG) Valeria Sorrenti
Capitán de Navío (CAA) Gustavo Aleizón

Secretario de redacción

SOP (ADM) Jorge Rey

Reconocemos además a las decenas de colaboradores que a través de sus artículos y apoyo de diversa índole han sido sustento fundamental para recorrer el camino que hoy celebramos.

La Revista Naval agradece muy especialmente al Capitán de Navío (R) Francisco Valiñas y al Contralmirante (R) Hugo Viglietti, por sus permanentes aportes con artículos de elevado interés para nuestros lectores.

Nota: Los grados de los Señores Oficiales mencionado corresponden al que ostentaban en el momento de integrarse a la Comisión Editorial y/o realizaron su primera colaboración.

INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES: APORTES DE LA REVISTA NAVAL EN SUS 35 AÑOS DE EDICIONES

Por el Prof. Yuri GRAMAJO
yurigramajo@gmail.com



Diplomado en "Counterterrorism and International Security" del George Marshall European Center for Security Studies, (Garmisch-Partenkirchen, Alemania). Diplomado en "Global Security" National Defense University - Center for International Security Affairs, (Washington DC, USA). Diplomado en "Planificación y Gerenciamiento de los Recursos de Defensa", Diplomado en "International Stabilization Operations", Diplomado en "Contraterrorismo y Coordinación Inter-agencial", Diplomado en "Strategy and International Security"; National Defense University - Center for Hemispheric Defense Studies (Washington DC, USA). Jefe de Extensión Académica de la Escuela de Guerra Naval. Miembro de RESDAL (Red de Seguridad y Defensa de América Latina). Facilitador Académico en la Académie Canadienne de la Défense. Canada. Adjunct Professor de Joint Special Operations University. Tampa, USA. Senior Fellow del "New Westminster College". Columbia Británica. Periodista, Escritor y Académico especializado en Seguridad y Defensa.

Revista Naval 100 ediciones y 35 años difundiendo pensamiento estratégico sobre los intereses marítimos y la defensa

Desde su aparición en 1988 la Revista Naval se ha constituido en un foro para la difusión de los Intereses Marítimos Nacionales, así como de cultura profesional naval-militar.

Con el correr del tiempo la Revista ha ampliado su espectro de contenidos, que hoy se extiende desde temas técnicos navales hasta enfoques estratégicos, económicos, históricos y sociológicos que, entre otros, constituyen el sustento de aquellos intereses.

Tal cual se señalaba en su primer editorial, la publicación persigue dos objetivos principales en relación a su eje temático: difundir, registrar y preservar el pensamiento de autores reconocidos, aportando así al acervo cultural y profesional de los lectores y constituir una

publicación especializada que da oportunidad de expresarse a todo aquel que, dentro de razonables límites de calidad de contenido y estilo, desee compartir sus puntos de vista con los lectores.

Después de 100 ediciones, a lo largo de 35 años ininterrumpidos de aportes en los temas de nuestro interés, podemos afirmar con absoluta contundencia tres conceptos fundamentales en relación a nuestro Ámbito Marítimo:

1. Uruguay tiene en sus aguas una enorme posibilidad de desarrollo, económico, científico y social. Una atención y gestión gubernamental oportuna y afirmada en los intereses marítimos nacionales, puede brindar inmensas posibilidades en beneficio de todos los actores nacionales.
2. La influencia del Territorio Marítimo en el PBI del país a través del trabajo, transporte de mercaderías (importación

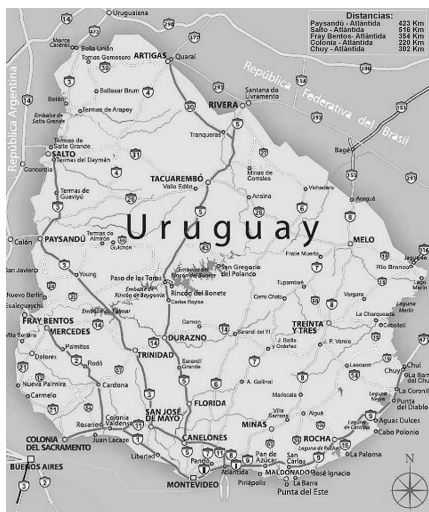
y exportación), explotación de recursos y cumplimiento de convenios internacionales, ameritan una permanente presencia del Estado en su custodia.

3. Las diversas dirigencias políticas parecen no comprender y menos aprovechar estas posibilidades. Esto, que ampliaremos más adelante, no es un problema de gobierno, solamente. Es una carencia cultural de la sociedad en general, que se refleja en todos los partidos políticos, con la consecuencia de una falta de visión de Estado.

Cambiamos el mapa

Actualmente, Uruguay tiene una extensión territorial más grande en el mar que en tierra.

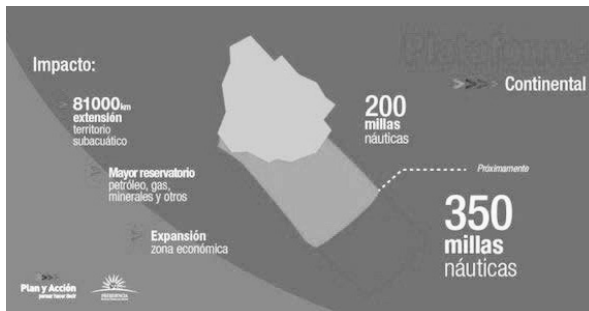
Este es el mapa tradicional de Uruguay, afirmado en la tierra.



Ese mapa, con el cual hemos crecido (y seguimos creciendo los uruguayos) ¡ya no es más el correcto!

Es incompleto y pertenece a un glorioso pasado.

ESTE es el mapa de Uruguay hoy día



De acuerdo con la Convención de Derecho del Mar de la Organización de las Naciones Unidas, se aprobó para nuestro país la extensión de su plataforma continental hasta casi 300 millas, aproximadamente 540 kilómetros mar adentro. Estas 300 millas no son lineales, sino que respetan los límites laterales que existen con Argentina y Brasil.

En virtud de ello, Uruguay pasó a tener 83.000 kilómetros cuadrados de mar adicionales en su territorio y así el espacio marítimo nacional duplica en extensión con creces, al territorio terrestre tradicional de 176.215 km².

Tenemos aproximadamente un 140% más de superficie acuática que de superficie terrestre.

Y no es solo cuestión de espacios. Esto supone derechos exclusivos sobre los recursos vivos y no vivos de la Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental.

La ampliación sucedió en el año 2016 después de decenas de años de trabajo llevados adelante entre otros, por el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Defensa, a través de la Armada Nacional. Hoy, en 2023, el país continúa utilizando el viejo mapa.

Cambiamos el mapa, pues.

Es momento de cambiarlo, y también cambiar nuestras mentes, nuestra visión y mirar mar adentro. ¡Ahí, en el mar, hay mucho por ganar!

En esta extensa porción de soberanía nacional conviven bajo diferentes regímenes jurídicos una profusa cantidad de recursos naturales, el tránsito de aproximadamente el 80% del comercio exterior y, por ser una de las áreas focales más importantes del Atlántico Sur, una importante conjunción de buques con mercaderías para el puerto de Buenos Aires y la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Y atención, no solo hay que cambiar el mapa.

Intereses Marítimos Nacionales

Es tan vasto el conjunto de actividades relacionadas al mar, que prácticamente no hay sector económico de país que no tenga directa o indirectamente distintas formas de vinculación con el ámbito marítimo.

La expresión “interés nacional” refiere a un provecho, beneficio, valor, conveniencia y además, la motivación de volcar esfuerzos en el tema.

En lo que hace a lo “marítimo”, nos referimos a todo lo relacionado con los recursos, actividades, soberanía, puestos de trabajo, investigación y desarrollo en el amplio territorio marítimo del país.

Este concepto es simple de entender para aquellos que desarrollan actividades ligadas al mar, pero no lo ha sido para ciertos niveles de decisión política e incluso para una parte relevante de la educación y la cultura nacional. Un país como Uruguay, enclavado en una zona focal marítima de alta importancia para el tráfico del Atlántico Sur, que nació desde el mar, debería consolidar una alta conciencia marítima y una política de estado permanente, con especial atención en el desarrollo y coordinación de los Intereses Marítimos Nacionales.

Solo algunos ejemplos:

- Transporte y comercio marítimo
- Pesca
- Industria Naval, construcción
- Industria Naval, reparación

- Investigación Científica Marina
- Oceanografía
- Generación de energía
- Minería, gas natural e hidrocarburos
- Acuicultura
- Turismo y recreación marítima
- Relevamiento cartográfico
- Seguridad marítima
- Defensa nacional
- Conciencia y Educación Marítima
- Protección del medio ambiente marítimo

Transporte marítimo

El comercio internacional de bienes nació tempranamente en la historia a través del mar y hoy es el medio más importante y relevante del intercambio comercial con casi el 80% de los movimientos de bienes a nivel mundial. Debemos considerar en este aspecto la importancia de un eficiente funcionamiento del sistema de puertos que produzca la captación de cargas a través de tasas competitivas en la región y una operativa ágil y eficaz. El aspecto estrictamente comercial del punto tiene especial relación con los aspectos económicos de la actividad, ya que genera los diversos servicios que se brindan a los buques y brindan importante cantidad de puestos de trabajo en la provisión de tráfico de tripulaciones, abastecimientos en general, reparaciones, venta de combustible marino, atención sanitaria, entre otras.

Pesca

Quizás la pesca sea el interés marítimo nacional más descuidado en la actualidad. El país tuvo un importante crecimiento en este rubro en los años 70 y 80 del siglo pasado, cuando se contó con la flota más grande en cuanto a pesca industrial. Hoy día se ve muy reducida su capacidad y con una urgente necesidad de reestructurar y actualizar la flota y su operativa general.

Además de la debida atención a esta pesca industrial, debe considerarse el apoyo y desarrollo de la pesca artesanal, fuente de ingresos económicos de muchas personas. Asimismo, la pesca de investigación también debe potenciarse para optimizar los medios y procedimientos de extracción y explotación de recursos, sin depredar los mismos.

Industria naval

La industria naval tiene una larga historia en el Uruguay, aunque en las últimas décadas del siglo pasado mostró un deterioro fuerte en su actividad, situación que a impulsos puntuales, intentó un repunte, dando un fuerte impulso y demostrando la capacidad del medio de incursionar, no solo en reparaciones y mantenimientos sino además en la construcción naval. Es una actividad estratégica de servicios que se hace más imprescindible con el aumento del tráfico marítimo en nuestros puertos y genera una muy importante reactivación de varias industrias satélites accesorias y mano de obra técnica. La cooperación público-privada en esto tiene mucho por hacer.

Investigación científica del mar

Para el uso del mar y explotar sus recursos, es necesario conocer sus características oceanográficas, meteorológicas, biológicas, topográficas, prospectivas y navegables. Esto ha llevado a su estudio mediante una investigación metódica y organizada del comportamiento y de la composición de sus aguas, de su morfología submarina y del desarrollo del mayor ecosistema mundial. Esta investigación tiene múltiples variables y es muy difícil establecer una clasificación completa. Sin embargo, existen estudios de ciencias básicas, físicas, químicas y biológicas que afectan el medio marino y aquellas que estudian directamente a las especies pobladoras del mar y sus afluentes,

que son ciencias aplicadas a los estudios de la biomasa, de los vegetales, de las aves y una amplia gama de varias ciencias y técnicas que demandan investigadores, laboratorios, conocimientos específicos, publicaciones técnicas especializadas, intercambios de información con los países ribereños y en consecuencia, una organización, naves especializadas y recursos para una completa y eficiente explotación de los recursos marinos del país.

Resulta entonces imprescindible continuar profundizando el estudio científico de nuestro mar desde los puntos científicos enunciados para contar con datos concretos de nuestras riquezas y posibilidades de explotación futura, en especial en el área de los hidrocarburos, los recursos de la plataforma continental y de la pesca sustentable.

Generación de energía

Es sabido que los cursos de agua son una fuente de generación de energía, nuestros ríos han sido aprovechados en este tema. También debemos pensar en el mar donde las fuerzas de la marea y más importante nuestros vientos pueden generar importantes aportes a través de parques eólicos marinos.

Turismo y Recreación

Es una importante rama de nuestros Intereses Marítimos y que cobra cada vez más importancia por lo que significa el turismo, aportando muchos recursos al país y proveyendo muchos puestos de trabajo y actividades conexas como el transporte, la gastronomía y la hotelería. Los deportes náuticos y su desarrollo no solo son un aspecto del sector turismo, sino que a su vez aportan a la Conciencia Marítima Nacional y a la imagen del país en competencias nacionales e internacionales.

Es también una actividad que se conecta con la calidad del medio ambiente marino y

su debida preservación y a la debida y completa capacidad del Estado de proteger a los ciudadanos y turistas en los aspectos de la seguridad de la vida humana en el mar y los desastres marítimos. El Estado debe contar con los medios adecuados y entrenados para esto, considerando además el volumen de turistas que se incrementan como pasajeros de cruceros.

Defensa y Seguridad

La situación geográfica del Uruguay es tal que su Frente Marítimo es la frontera que lo conecta con el mundo, constituyendo además un área focal del acceso al corazón de América del Sur. 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 uruguayos.

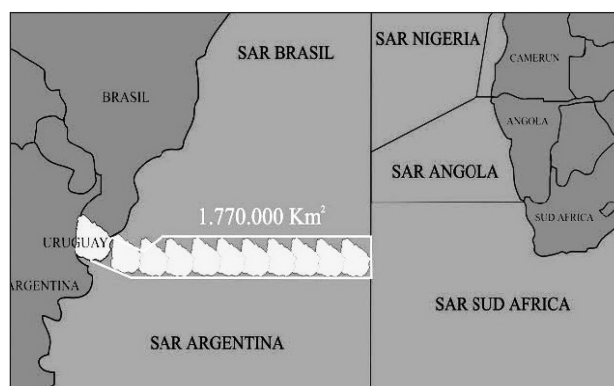
El Estado tiene la obligación de estar presente en el Territorio Marítimo para ejercer su soberanía, aplicar la ley nacional y las regulaciones que le imponen los diferentes regímenes jurídicos de nuestras áreas marítimas y, fundamentalmente, proteger todas las actividades y personas involucradas en el desarrollo de nuestros Intereses Marítimos.

Conciencia Marítima y Educación

Una Nación que nació desde el mar y cuyo comercio exterior depende hoy en un 80% del transporte marítimo, debe tener en toda su población un alto grado de conciencia del significado de los recursos e importancia que tiene el mar, no solo en su desarrollo económico, sino además en todos los aspectos que representan el bienestar, recreación y creación de puestos de trabajo. Para un país marítimo como el nuestro, conocer la importancia del mar, es crucial.

Este aspecto debe tratarse con mucha responsabilidad por nuestro sistema político y, sin duda, debe comenzarse desde la educación primaria. Los programas de estudio, desde muy temprana edad, tienen que mostrar a los educandos que Uruguay tiene dos territorios donde se debe ejercer la soberanía de la Nación: el Terrestre y el Marítimo. Así deben ver los alumnos nuestro mapa territorial, desde la educación primaria. La Geografía y la Historia pueden y deben resaltar el aspecto marítimo del país.

Poseemos una educación terciaria de alta calidad, tanto de nuestros marinos militares, como mercantes. Es reconocida por la Organización Marítima Internacional como tal y con una formación integral que es validada en todos los ámbitos mundiales.



Área de responsabilidad de Uruguay para la Búsqueda y Rescate (SAR, Search and Rescue)

También nuestra Universidad posee carreras como la Ingeniería Naval y Oceanografía que deben potenciarse en la medida que nuestra Conciencia Marítima Nacional mejore la captación de estudiantes, la investigación marina y la generación de empleos.

Pese a todo, nuestra sociedad vive de espaldas al mar. El Estado debe generar esta conciencia a través de la Educación y de la formulación de políticas claras de desarrollo de esta muy importante fuente de recursos.

El Estado en el Territorio Marítimo

La Ley Nro 17.033 del 20/11/1998, de los Espacios Marítimos, en cumplimiento de la Convención Internacional de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10/12/1982, define la configuración de nuestro Territorio Marítimo y sus diferentes regímenes jurídicos; dicta normas para nuestro Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, restando agregar las regulaciones que regirán la extensión jurisdiccional de nuestra Plataforma Continental aprobada por las NNUU en 2016.

A su vez el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19/11/1973, el Tratado del Río Uruguay, las Notas Reversales del 21/7/1972 con la República Argentina y Brasil, así como otras convenciones referentes a la Pesca y al Servicio de Búsqueda y Rescate en el Mar, obligan al Estado a mantener su presencia en el Territorio Marítimo, a fin de permitir la custodia de nuestros Intereses, y el cumplimiento de la Ley nacional en nuestro Mar Territorial. Asimismo el amplio marco jurídico nacional e internacional determinan para el Estado responsabilidades en lo referente a las regulaciones de nuestras zonas marítimas, la protección a una navegación segura, la investigación, la salvaguarda de la vida humana en el mar, la posible prospección de hidrocarburos y minerales en los suelos de la plataforma y

el cuidado del medio ambiente marino en todos sus aspectos.

A diferencia del Territorio Terrestre, que cuenta con la presencia del Estado bajo variadas formas e instituciones, en el Territorio Marítimo solo se ejerce la presencia del Estado a través del accionar de la Armada Nacional, a todos los efectos.

La Armada Nacional como fuerza de “doble empleo” está organizada para dos funciones principales, la Defensa de la Soberanía y la Acción Marítima, entendiéndose para esta última todas las tareas relacionadas a la custodia de los Intereses Marítimos y las acciones que hacen de este territorio un lugar seguro para navegar y para los hombres y mujeres que lo utilizan.

Qué han dicho los candidatos presidenciables sobre el tema Intereses Marítimos

La Revista Naval ha realizado desde hace más de 20 años en cada elección nacional, un cuestionario dirigido a todos los candidatos presidenciables de todos los partidos políticos.

Al repasar las distintas respuestas de todos los candidatos a lo largo de este tiempo se advierte consenso en estos puntos:

- El Estado debe desarrollar inversiones imprescindibles en algunos sectores de la actividad marítima, estimulando así la inversión, ganancia y riesgo por parte de capitales privados.
- Se hace imprescindible una mayor y mejor coordinación de la amplísima gama de asuntos vinculados al ámbito marítimo.
- Atención permanente en lo que hace a la profundidad del puerto de Montevideo, a fin de competir con el proyecto argentino en el Río de la Plata.
- Necesidad de desarrollar la hidrovía Río Uruguay, y el polo que significa Nueva Palmira.

- Estimular el cabotaje en general y la promoción de la construcción naval.
- No incrementar la burocracia, pero sí adaptar para la tarea a organismos ya existentes.
- Incrementar la profesionalización de los cuadros del Ministerio de Relaciones Exteriores y consecuentemente en la integración de las delegaciones que son parte de las comisiones binacionales vinculadas a los asuntos marítimos, a fin de obtener resultados positivos y evitar errores, algunos de ellos graves.
- Coincidencia general en cuanto a aumentar los apoyos para la continuidad de la política y las actividades antárticas.

Centro Coordinador de la Actividad Marítima

Entendemos fundamental la coordinación de las actividades marítimas mediante la creación de un **Centro Coordinador de la Actividad Marítima**, al más alto nivel.

Dependiendo directamente de Presidencia de la República y respetando a todos los actores dispersos en el Estado, abocarse a coordinar la multiplicidad de esfuerzos, a fin de evitar la duplicación de los mismos y optimizar la obtención de resultados.

Esta Coordinación debe tener especial atención a la combinación de las actividades del sector público con el sector privado.

El Uruguay somos todos, y lo hacemos entre todos.

En el mar, también.





**Liga Marítima
Uruguay**

Montevideo, 8 de marzo de 2023


Nota 001/23

Estimada/o
REVISTA NAVAL

La Comisión Directiva de la Liga Marítima Uruguay felicita a la Revista Naval por su 35° Aniversario y publicación de la edición Nro. 100.

La Revista Naval es una publicación muy importante, que ha sido fuente inagotable de información y conocimiento para la comunidad marítima y portuaria en general.

Esperamos que continúe brindando tan valiosos y relevantes aportes contribuyendo a la difusión de los intereses marítimos.



Dra. Silvia Eichebarne Vivían
Presidente

EL PUERTO DE MONTEVIDEO Y SU PROYECCIÓN

Por la Dra. Silvia ETCHEBARNE VIVIAN



Doctora en Derecho y Ciencias Sociales egresada de la Universidad de la República. Master en Logística y Gestión Portuaria de la Universidad Politécnica de Valencia. Posgrado de la Universidad de Montevideo en Normativa fiscal nacional e internacional. Posgrado en Negociación estratégica (método Harvard) de la Universidad de Montevideo. Diplomado en Derecho de seguros (con seguros marítimos), doble titulación UM- Pontificia Católica de Chile. Participó del curso de dragrado impartido por la Comisión Interamericana de Puertos (OEA) y del Seminario de infraestructura para la operación portuaria de la Universidad politécnica de Valencia. Conferencista en la Red PBIP México Internacional, fundada en Veracruz. Presidente de la Liga Marítima del Uruguay para el periodo 2022-2024. Miembro de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo. Miembro de la Academia de Geopolítica del Uruguay. Conferencista en el primer simposio de intereses marítimos de la Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

En este siglo que nos ha tocado vivir, los espacios marítimos, fluviales, lacustres y la ubicación geográfica de los nodos portuarios en los mismos, están jugando un rol comercial esencial, en el cual los países ribereños como Uruguay, deben explotar al máximo del punto de vista geopolítico las condiciones que nos brindó la naturaleza, para transformar las mismas en ventajas “comparativas” en el marco de la región platense y así mantener una ventaja estratégica que ha sido histórica.

Nuestro sistema de puertos con sus nodos logísticos es clave para comunicarnos ventajosamente con los puertos del mundo globalizado, a través de las principales líneas marítimas comerciales. Estas, continúan con una visión de economía de escala, empleando cada vez buques de mayores dimensiones, que requieren espejos de agua acordes a las características de las naves con accesos seguros, bien señalizados y suficientemente amplios de solera y profundidad en los canales respectivos para acceder a puerto.

Sin embargo, no es suficiente que a nuestro país la naturaleza le haya brindado ciertos privilegios, que se han traducido en una ventaja “comparativa” importante del punto de vista marítimo, pues la misma no siempre es determinante del punto de vista portuario.

Es imprescindible que visualicemos la necesaria complementación con la infraestructura adecuada en las terminales portuarias, que nos permita obtener otra ventaja clave como es la “competitiva”. Esta debe incluir mejores tarifas, mayor productividad alcanzada con los medios en la operativa portuaria, además de menores peajes y tasas que se vuelquen realmente a mejoras en las obras marítimas y portuarias, a fin de otorgar facilidades a los buques para operar en forma rápida y eficiente.

Todo esto es lo que nos permitirá seguir apostando a ser un puerto hub para la región y seguir creciendo a través de captar cargas especialmente de los países mediterráneos (Paraguay y Bolivia), que al verse beneficiados

en los costos, llegan a través del transporte multimodal fluvial, ferroviario y carretero a nuestras terminales, donde se transbordan para ultramar las mercancías contenerizadas y otras a granel, duplicando el movimiento en “teus” de exportaciones e importaciones exclusivas de nuestro país.

Esas cargas son las más disputadas entre los países ribereños (Argentina y Uruguay) y le han permitido al Puerto de Montevideo captar casi la totalidad de las mismas en el año 2022, lo que se tradujo en un sensible incremento de movimiento de contenedores que sobrepasó el millón de teus.

No obstante, esta disputa se ha logrado en un escenario en el cual primaron las ventajas comparativas y las competitivas entre el puerto de Montevideo y Buenos Aires, compitiendo libremente en el marco de las correspondientes gestiones de las autoridades portuarias.

Fue así, que frente a los resultados de la productividad de cada uno de los puertos en el último año, aparecieron trabas que encarecen el costo del transporte fluvial por la hidrovía Paraná Paraguay, como ha sido un peaje a las embarcaciones que navegan en un tramo de la hidrovía administrada por Argentina.

A lo expresado, se suma las demoras que se van a producir para que el Puerto de Montevideo, pueda recibir la autorización de Argentina en el marco del Tratado del Río de la Plata, a fin de pasar de los 13 metros actuales en el canal de acceso a los 14 requeridos por Uruguay junto a la extensión del mismo desde el kilómetro 56,7 hasta el kilómetro 61,2.

La delegación argentina que preside Diego Tettamanti presentó 29 observaciones, algunas técnicas, pero otras más de corte administrativo, que son claros indicios de una predisposición de demorar el trámite de aprobación de un canal existente, que se va a extender unos pocos kilómetros y se va a profundizar un metro, todo lo cual no produce “perjuicio sensible al interés de la navegación de la

otra Parte o al régimen del Río”, según lo establecido en el art.17 del Tratado de Límites del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

No obstante, esto puede demorar mucho la aprobación del Proyecto ejecutivo presentado por Uruguay, de acuerdo a los plazos previstos en el Tratado. En consecuencia, el inicio de las obras de profundización de no existir una decisión en tiempos razonables, que sin lugar a dudas en algún momento tiene que llegar autorizándolo, pues no debería haber impedimentos de tipo alguno.

Sin embargo, la Administración Nacional de Puertos, tiene que cumplir cuanto antes con las empresas que Uruguay firmó acuerdos por décadas en el área de operativa con contenedores (TCP), celulosa (UPM II) y graneles (OBRINEL). Si bien estamos dentro de los plazos para asegurarle que puedan operar con buques cargados con 14 metros de calado, las empresas no tienen certeza de cuándo estarán disponibles esas profundidades, que nuestro país les aseguró dispondrían y que mucho afecta a su rentabilidad, pues tienen que emplear más buques y de menor desplazamiento para sacar sus cargas.

Todo parecería indicar, que se requiere una mediación política, que destrabe la situación entre ambos países para minimizar los tiempos de aprobación por Argentina de los 14 metros y empezar con las obras de dragado correspondientes.

Hay que considerar que Uruguay llevó a cabo con los medios de ANP la profundización para alcanzar los 13 metros en el 2022 y le llevó con las dragas propias para pasar de los 12,60 que tenía el canal a 13 casi un año.

Por lo tanto, todo parecería indicar, en el mejor de los casos por lo visto en la historia reciente del dragado del canal, que hasta el 2025 el Puerto de Montevideo no va a obtener los 14 metros anunciados al inicio de esta administración en marzo 2020 y que por una incorrecta interpretación del gobierno anterior, que los había anunciado como autorizados,

hubo que hacer un proyecto ejecutivo que la Delegación argentina de la CARP recibió recién en noviembre de 2022 para su estudio.

Por otra parte, en caso de optar ANP por una licitación internacional los plazos del llamado pueden ser muy significativos, como también determinantes sus costos. Se estimaba por la propia ANP ascenderían a 200 millones de dólares a principios de esta administración e incluso se efectuó un procedimiento administrativo para definir el pliego licitatorio, que luego fue anulado por no haber autorizado Argentina a nuestro país dragar a los 14 metros en el canal de acceso al puerto de Montevideo, acorde a lo antes expresado.

En suma, es muy importante disponer de las ventajas “competitivas” conformadas por lo expresado al principio, pero como también hemos podido desarrollar sintéticamente, para Uruguay sigue siendo clave mantener las “comparativas”.

Estas ventajas, si bien nos las brindó la naturaleza con una bahía excepcionalmente ubicada del punto de vista geográfico en la Cuenca Platense por su proximidad al océano, el comercio internacional que en un 80% se realiza por vía marítima, también requiere en el actual mundo globalizado poder satisfacer la operativa de buques y puertos acorde a nuestros tiempos.



Estimados camaradas y lectores de la Revista Naval.

Me complace expresar mis más sinceras felicitaciones a todo el equipo editorial de la Revista Naval de Uruguay por su edición número 100. Desde su creación en 1988, ha sido un foro importante para la difusión de los Intereses Marítimos Nacionales, así como de la cultura general y profesional naval-militar, tal como se expresa en la portada de su página web.

La evolución histórica de la Revista Naval ha permitido un desarrollo sostenido hacia una amplia gama de temas de relevancia para todo el espectro de la creciente comunidad marítima. Convirtiéndose en una base de información de consulta trascendente en todos los posibles niveles de interés. Áreas siempre recurrentes en las distintas ediciones como economía, historia, comercio y política, permiten al lector conocer pasado, presente y futuro del ámbito marítimo nacional.

Tal como se menciona en su primer edición, la Revista Naval tiene dos objetivos principales en relación con su eje temático: "en primer lugar, busca difundir, registrar y preservar el pensamiento de autores reconocidos en diversos temas, aportando así al acervo cultural y profesional de todos los lectores. En segundo lugar, es una publicación especializada que da la oportunidad de expresarse a todo aquel que, dentro de razonables límites de calidad de contenido y estilo, desee comunicar sus puntos de vista."

Ha sido una fuente invaluable de información y divulgación del conocimiento para la comunidad naval y marítima. Gracias a su dedicación y compromiso, se ha consolidado como una publicación de referencia en temas marítimos y navales en toda la región.

La edición número 100 de la Revista Naval es un hito importante que marca su constante evolución y crecimiento a lo largo de los años. El éxito no habría sido posible sin el arduo trabajo y dedicación de un equipo de profesionales que trazaron la derrota y la han navegado a lo largo del tiempo, dedicando a expresar su conocimiento a través de los distintos ensayos escritos, que han mantenido los altos estándares de calidad que caracterizan a la publicación.

Quiero hacer llegar mis más sinceras felicitaciones por esta gran hazaña, con el deseo renovado de que las nuevas singladuras que les esperan permitan seguir desarrollando vuestra estratégica tarea, por el bien de toda la comunidad marítima del país, de la institución y en pos del continuo crecimiento de nuestra actividad.

Almirante



Jorge Wilson

Comandante en Jefe de la Armada.

¿PARA QUÉ NECESITAMOS UNA ARMADA?

Por el Capitán de Navío (CG) Rodolfo Diego GROLERO



El autor se graduó de la Escuela Naval de Uruguay en el año 1990. Actualmente se desempeña como Agregado Naval en la Embajada de Uruguay en los EE.UU. Entre sus cargos anteriores podemos destacar: Jefe de Gabinete y Director de Secretaría del Comandante en Jefe de la Armada Nacional, Jefe de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de la Armada, Comandante del Guardacosta ROU10 “Colonia”, del Multipropósito ROU04 “General Artigas” y del Velero Escuela ROU20 “Capitán Miranda”. Es diplomado del Curso de Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval de Uruguay (2009), de la Escuela de Guerra Naval de la Armada de China (2007-2008), de la Escuela de Guerra Naval de la Armada de EEUU (2011), así como de la Escuela de Guerra Conjunta y Combinada de la Universidad de Defensa de EEUU (2018). Además, es Licenciado en Sistemas Navales y Magíster en Relaciones Internacionales de la Universidad Salve Regina de EEUU. Realizó varios cursos cortos relacionados con la planificación estratégica en centro de estudios nacionales y extranjeros. Fue docente de las asignaturas Estrategia y Pensamiento Estratégico del Curso de Estado Mayor Naval de la Escuela de Guerra Naval por 10 años.

*“Dado que hay muchas otras cosas en que los gobiernos... necesitan gastar su dinero, se requiere persuadirlos del rol previsible de su Armada y de su valor para asegurar su prosperidad y su seguridad. Desgraciadamente, nadie parece estar ocupándose de la pregunta fundamental, **¿qué queremos que pueda hacer la Armada?** Y hasta que se responda esa pregunta, y se acepte políticamente la respuesta... continuará en una encrucijada... Esto será más **difícil para un país que... nunca tuvo conciencia de la importancia del mar.** De manera sorprendente, dado su entorno geográfico, se dice con frecuencia que esto se aplica a “...” Para responder a desafíos como éstos, es **particularmente importante que por lo menos la Armada sepa para qué está**”¹*

Geoffrey Till

Introducción

Esta frase de G. Till, reconocido pensador naval y marítimo del siglo XXI, nos despierta una serie de reflexiones. La primera, cuando dice “esto se aplica a”, podría ponerse perfectamente la palabra Uruguay, y a nadie sorprendería. La segunda reflexión, es si realmente la Armada sabe para qué está. Algo que puede parecer obvio, para propios y ajenos, no lo es tanto, porque lo que puede tener un propósito claro en un momento puede no tenerlo en otro. Las organizaciones son elementos vivos, que deben adaptarse al ambiente en el cual están insertos. El que no lo hace tenderá a su propia extinción. Y aquel que lo haga solo considerando la demanda coyuntural, correrá el riesgo de perder su esencia. Por tanto, encontrar la correcta respuesta en determinadas coyunturas de cambio es desafiante, pero es esencial para salvaguardar los Intereses Nacionales.

Concepto Estratégico - Elemento fundamental de una Fuerza militar

El profesor de Harvard, Samuel Huntington, destacado científico y político norteamericano del siglo XX (autor del clásico de las relaciones civiles-militares “El Soldado y el Estado”) en un artículo titulado “National Policy and the Transoceanic Navy” (“Política Nacional y Armada Transoceánica”), nos decía al respecto:

“El elemento fundamental de un servicio militar es el propósito o rol que tiene en la implementación de la política nacional. La declaración de este rol también puede entenderse como el concepto estratégico del servicio. Básicamente, este concepto es una descripción de cómo, cuándo y dónde el servicio militar espera proteger a la nación contra alguna amenaza a su seguridad. Si un servicio militar no posee tal concepto, se vuelve un servicio sin propósito real, sin un sentido real y poderoso, lo que provoca que se mueva en una arena de desconcierto con una variedad de objetivos conflictivos y confusos, y en última instancia, sufre degeneración tanto física como moral”²

Este poderoso ensayo escrito en el año 1954, desafiaba profundamente a la doctrina, el liderazgo y las estructuras de los diferentes componentes de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, pero principalmente era un tiro directo a la Armada, debido a la gran crisis que esta debió enfrentar luego de finalizada la Segunda Guerra Mundial. Muchos críticos sostenían que la Armada ya no era tan necesaria con la entrada del bombardeo atómico intercontinental, un concepto estratégico que parecía prometer un máximo de seguridad a un mínimo costo y con una mayor influencia en la política mundial que una gran Armada.

Y como decía el mismo Huntington “esto no era básicamente una crisis de personal,

liderazgo, organización, material, tecnología o armas. Era una crisis de una naturaleza mucho más profunda. Fue de una profundidad tal que llegó a la esencia de la Armada, alcanzando su concepto estratégico fundamental. Fue una crisis a la que enfrentó a la Armada con la pregunta clave: ¿qué función desempeña que obligue a la sociedad a asumir la responsabilidad (con el pesado costo) de su mantenimiento?³ La crisis existía porque la Marina acostumbró a responder a esta pregunta con el mismo concepto estratégico que la Marina venía manifestándose y que el público había estado aceptando durante más de medio siglo, pero que ya no era ni significativo para la Armada, ni tampoco convenía al público.”

¿Cuál es el verdadero propósito de una Armada, que justifique su pesado costo para la sociedad?

La relevancia de mencionar este artículo, es entender que Huntington plantea reflexiones que, salvando las diferencias obvias de cada país, cualquiera de nuestros políticos y ciudadanos podría hacerse, “¿a cuál de las grandes Armadas se está planificando que nos enfrentemos? No hay enemigos para luchar aparentemente... en esta época hablar que la próxima guerra se va a luchar en el océano es una suposición ridícula. La única razón para que tengamos una Armada es porque alguien más tiene una Armada y ciertamente no necesitamos gastar dinero en eso”⁴. Estas cuestiones, van directo al centro de gravedad de una fuerza, a su razón de ser ¿cuál es su verdadero propósito?, o al menos ¿cuál es el propósito que justifique mantener cuáles o tales capacidades con el pesado costo que estas tienen para la sociedad? Esto nos debe estar interpelando siempre, porque si es aplicable este cuestionamiento para una gran potencia como Estados Unidos, cuánto más aplicable debe ser para nosotros.

Huntington menciona como parte central de su tesis, que la Armada se quedó sin un concepto estratégico relevante para el mundo de posguerra debido a la falta de propósito claro para mantener injustificadamente la tremenda maquinaria de guerra que significaba *“los quince acorazados, cien portaaviones, setenta cruceros, trescientos submarinos”*⁵ para enfrentar la nueva coyuntura mundial, más la reacción generalizada de la posguerra que tenía a la población contra los militares, por el deseo popular de reducir el presupuesto de defensa. Esto trajo implicaciones organizativas, desmoralización y confusión para mantener su identidad e integridad, que llevaron a que la Armada aumentara su resistencia al cambio. Este hecho socavó aún más el apoyo público que tenía lo naval, ya que permitió a sus críticos pintar la imagen de que se trataba de *“un grupo de duros y voluntariosos almirantes”*⁶, que se oponían a estos cambios por un propósito puramente egoísta.

Viene al caso citar lo dicho por otro reconocido pensador naval Ken Booth en su obra *“Las Armadas y la Política Exterior”*, *“con frecuencia los marinos pensamos en que es bueno para la marina, sin tener siempre debidamente en cuenta si también es bueno para el país”*⁷.

Esto nos demuestra que la búsqueda de la respuesta *“¿para qué está una Armada?”* no siempre es sencilla de contestar, y menos cuando el contexto estratégico o geopolítico nos presiona al punto de tener que derribar necesariamente ciertos “paradigmas” sobre los que han sido educadas y han desarrollado su carrera varias generaciones. Inclusive Huntington nos dice que una *“fuerza militar capaz de enfrentar una amenaza a la seguridad nacional pierde su razón de existir cuando esa amenaza se debilita o desaparece. Si esa fuerza continúa existiendo, debe desarrollar un nuevo concepto estratégico relacionado con alguna otra amenaza a la seguridad”*⁸. Por tanto, la respuesta adecuada

no es sobre lo que a sus Almirantes o sus integrantes les gustaría seguir haciendo, sino sobre la realidad que dicho contexto marca, con los Intereses Nacionales siempre como referencia. Esta objetividad deseada —y es en lo que parece hacer hincapié el autor— es más compleja de alcanzar, cuando la fuerza militar debe necesariamente reducirse o perder alguna forma de “poder”.

Lo mencionado anteriormente naturalmente nos lleva a hacernos las siguientes preguntas: ¿cómo la Armada (y el resto de las Fuerzas) ha reaccionado a los cambios más significativos que ha tenido nuestro contexto geopolítico que nos han desafiado a tener que adoptar un nuevo enfoque estratégico?, y ¿cuáles han sido las reacciones del sistema político y de la sociedad frente a la respuesta dada por la Armada?

Evolución del Contexto Estratégico

Analizando brevemente los acontecimientos más significativos desde la Segunda Guerra Mundial podemos mencionar ciertos hitos que impactaron a la Armada y en general a las Fuerzas Armadas (FFAA):

- Postguerra – Guerra Fría: se promulga la Ley Orgánica de la Marina, N° 10.808 de 1946. Esta ley nació como consecuencia de los efectos de la Segunda Guerra Mundial, punto de inflexión del orden mundial.
- Inestabilidad interna: se promulga la Ley Orgánica Militar, N° 14.157 de 1974. Esta ley nació como consecuencia de los efectos de la situación política y social que existía a nivel nacional, la que marcó un punto de inflexión para las FFAA.
- Fin de Guerra Fría: la unificación de Alemania con la caída del Muro de Berlín (“Cortina de Hierro” 1989) y la desintegración del bloque de la Unión Soviética iniciada en la década de 1990

marcó otro hito en ese sentido, estableciendo un nuevo orden mundial con la descompresión resultante del antagonismo militar de esa época. Este nuevo orden trajo aparejado una desmovilización militar, con el replanteamiento de los roles de las FFAA a nivel internacional, del continente, y particularmente despertó un cuestionamiento a nivel nacional. Este escenario se solapó con la firma del Tratado de Asunción de 1991, por la cual se crea el Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Con este paso de integración regional, desaparecen definitivamente los fantasmas de las hipótesis de conflicto que por otrora se tuvieron con nuestros vecinos. Es así que la década de los 90, las FFAA ingresan en un contexto de incertidumbre y cuestionamiento, que sumado a la baja popularidad que le había dejado la salida del gobierno cívico-militar, llevaron a ver reacciones similares a las que describía Huntington.

CONVEMAR, un jugador internacional poco advertido

Pero en el mismo contexto estratégico que estaban sucediendo las consecuencias descritas anteriormente, hubo una variable de características muy significativas en la geopolítica del Uruguay que pasó demasiado desapercibida para la vida de los uruguayos, y fue la entrada en vigor de la **“Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar” (CONVEMAR)**. Si bien su entrada oficial como convención es de noviembre de 1994, nuestro país la ratificó por la Ley N°16.287 en 1992. Esta convención, que por su importancia internacional se la ha denominado la “Constitución de los Océanos”, determinó un nuevo orden y doctrina de uso y explotación de los Océanos, lo que impactó fuertemente en el nuevo rol de las Fuerzas Navales (Armadas

y Guardias Costeras) del planeta, ya que pasaron a ser los verdaderos garantes y custodios de este nuevo orden de los mares.

Tanto el fin de la Guerra Fría, como la CONVEMAR, impactaron profundamente en nuestra Armada, el primero porque desestructuraba en parte el fundamento de la amenaza externa, donde el foco prioritario estaba en poder ser una Armada de “Aguas Azules”, que bajo el paraguas de la Seguridad Hemisférica exigía estar en condiciones de integrar una Fuerza Multinacional Marítima junto a los países de la región. El motor eran las Operaciones UNITAS, que permitían el adiestramiento para alcanzar el nivel operativo de las otras Armadas aliadas (desnivelado en material, pero no en capacitación). Y el segundo acontecimiento, anexaba una gran superficie marítima al territorio nacional con el debido reconocimiento internacional. Con la inclusión de la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental bajo soberanía y jurisdicción nacional se extendían nuestras fronteras hasta las 200 millas náuticas, y con eso los derechos y obligaciones del Estado Ribereño. Esto no solo ampliaba el área de responsabilidad de la Armada, sino que ampliaba las tareas de fiscalización. Esto obligó a repensar una Armada donde las funciones en preservar el orden e imposición de la ley en el mar comenzaban a tomar mayor preponderancia. Otro de los objetivos estratégicos positivos alcanzados, fue la aceptación de Uruguay como miembro pleno del Tratado Antártico (1987), estableciendo presencia permanente en dicho territorio desde 1985, pero cumpliendo con el requisito de autosuficiencia desde 1990, cuando se estableció la logística por vía marítima. Otras de las variables de impacto, fue la preponderancia y el crecimiento que tuvo la actividad marítima nacional, principalmente desde el año 1992 con la promulgación de la “Ley de Puertos” (Ley 16.246). Esta actividad marítima ha sido un gran motor de la economía

uruguaya, pero su crecimiento constante no solo se ha evidenciado en el aumento del tráfico marítimo, sino también ha arrastrado al crecimiento de toda la actividad marítima nacional y por ende un mayor requerimiento de los servicios marítimos que brinda la Armada. Este incremento de la actividad coincidió con el aumento en relevancia y competencia de otras organizaciones internacionales relacionadas a los asuntos del mar a nivel global, principalmente la Organización Marítima Internacional (OMI)⁹, organismo especializado de las Naciones Unidas, responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar proveniente de los buques. Esto significó también mayor incremento de la normativa aplicada y su consecuente aumento por la diversidad de los controles, incrementando significativamente la relevancia en las tareas relacionadas con el ejercicio de la Administración y Autoridad Marítima, principalmente en las obligaciones como Estado de Abanderamiento y Estado Rector de Puerto.

Estos cambios conceptuales no fueron inmediatamente internalizados por el total de los integrantes de la Armada, ya que la inercia de tantos años de una misma forma de trabajar terminaba influyendo en la forma de pensar de los actores. Existieron a inicios de la década del 90, acciones estratégicas que buscaban responder a esos cambios. La más evidente fue el cambio de la misión de la Armada donde claramente ingresa el concepto de **policía marítima** como parte de la misión esencial (Ley N° 16.320, *“La Armada Nacional, como parte integrante de las Fuerzas Armadas tiene por misión esencial la defensa de la Constitución y las leyes del Estado, la integridad territorial y la policía marítima de la República”*). También se realizan cambios en la estructura organizacional acordes a la nueva misión, donde se pasó a integrar totalmente a la Prefectura Nacional Naval, que hasta ese entonces si bien era parte

de la Armada, funcionaba como una Unidad Ejecutora con presupuesto separado, y sus integrantes tenían uniformes y designación de los grados diferentes. Pese a que estos cambios eran muy significativos para la Armada, estos se realizaron sobre el mismo esqueleto de la Ley Orgánica de 1946, concebida sobre un contexto del que nada quedaba. Por tanto, las modificaciones de la misión de la Armada, así como de la estructura organizacional, se realizaron por leyes de rendición de cuentas (Ley N° 16.320) y por decretos, pero no respondieron a una descripción de un nuevo concepto estratégico. No fue hasta finalizada esa década, precisamente en el año 1999, cuando se elabora el documento llamado *“Doctrina Naval”* (promulgado año 2000), donde se expresan claramente los nuevos *“roles”* de la Armada Nacional, desarrollando el cambio conceptual. Pero este documento, pese a que planteaba un novedoso enfoque estratégico de una de las fuerzas, no dejaba de ser un documento interno promulgado por la Armada. Esto sin lugar a duda debió ser uno de los factores principales por el cual, a nivel del sistema político y de la población, este cambio conceptual pasó totalmente desapercibido (al día de hoy luego de 30 años de estos cambios, todavía escuchamos cómo autoridades nacionales se refieren a la Armada y a la Prefectura Nacional Naval como si se tratara de dos instituciones), pero tampoco fue el único.

Debate de los roles de las FFAA

Otro de los motivos que entendemos ha influido en no comprender el rol de la Armada en este nuevo contexto —y no concebirla como una fuerza que solo se alista para la guerra o la crisis, como una especie de reserva que debe actuar cuando se lo necesita, sino que tiene tareas monopólicas permanentes, y que son esenciales para el desarrollo y crecimiento del Uruguay— fue que nunca se debatió

profundamente los roles de las FFAA, algo tan reclamado por el sistema político. La discusión llevada a cabo en los años 2006 y 2007 con el llamado “Debate de la Defensa”, se restringió básicamente a la utilidad, o no, que tenía mantener las FFAA frente al nuevo orden mundial y regional; y cómo debía ser el control civil sobre estas. No se puede negar que trajo aparejados cambios importantes a nivel legal, dando un marco más robusto de legitimidad de actuación, como lo fue la discusión y promulgación de la Ley Marco de Defensa (N° 18.650 de 2010), la cual dio lugar a la creación del Estado Mayor de la Defensa (ESMADE), y llevó posteriormente la promulgación por Decreto de la primera Política de Defensa Nacional (2014) y su concurrente Política Militar de Defensa (2016). La promulgación de estos documentos estructurantes, marcó un ciclo positivo, pero no tuvo un buen cierre con la ley N° 19.775 (2019), modificativa de la Ley Orgánica Militar, ahora llamada Ley Orgánica de las FFAA (LOFFAA). Esta ley en particular, no se realizó sobre un concepto estratégico militar claro (como podría haber sido una Estrategia de Defensa Nacional), que considerara los conceptos estratégicos de cada fuerza. De hecho, no tuvieron casi participación las fuerzas, cada uno hizo sus aportes por separado y no se desarrolló en un ambiente colaborativo en una discusión con mirada prospectiva de qué FFAA Uruguay deberá tener. Se hizo en un plazo breve, respondiendo más a impuncias que había dejado la Ley N° 19.658 (2018) por las modificaciones realizadas al sistema de previsión social militar, que pensando en la modernización conceptual de las FFAA.

Elementos de una Fuerza Militar

Huntington sostiene que los elementos de una fuerza o servicio militar se componen primariamente del **concepto estratégico**, y luego en función de este, se determinan los **recursos**

humanos y materiales y la **estructura organizativa**. Pero aclara, que *“para asegurar estos recursos es necesario que la sociedad renuncie a los usos alternativos a los cuales estos recursos pueden ser sometidos y que acepte su asignación al servicio militar. Así, los recursos que un servicio puede obtener en una sociedad democrática son en función del apoyo público que brinda ese servicio. El servicio tiene la responsabilidad de desarrollar este apoyo necesario, y sólo puede hacerlo si posee un concepto estratégico de la que claramente formula sus relaciones con la seguridad nacional. Por lo tanto, este segundo elemento de apoyo público depende, a la larga, del concepto estratégico del servicio”*.¹⁰

Estrategia elegida – “Ley del pedazo de torta”

La ausencia de un sentido conceptual claro de las FFAA y en particular de cada una de las fuerzas, ha llevado que los cambios estructurales básicamente respondieron a reducción de personal y principalmente, a la reducción sistemática del presupuesto para las Fuerzas. Todas estas acciones se realizaron manteniendo el “status-quo” al aplicar lo que hemos llamado la “ley del pedazo de torta”, que significa que se redujo para cada fuerza los mismos números en términos porcentuales, es decir, que se mantuvo casi inalterado el pedazo de la torta que le tocaba a cada uno desde el regreso a la democracia, inclusive ese mismo criterio fue aplicado a la ya mencionada Ley N° 19.775 (2019), modificativa de Ley Orgánica de las FFAA (LOFFAA). Pero todo ha sido sin analizar críticamente los cambios de roles (asociándolo a capacidades) que estas podían tener para afrontar los escenarios probables (identificando amenazas y desafíos) ni la valoración del riesgo que estos presentaban para los Intereses Nacionales. En definitiva, sin que esto respondiera a un Concepto Estratégico de la Fuerza.

La solución no es nada fácil, porque estos son procesos largos y complejos que necesariamente tienen que ir avanzando por etapas, como en parte se ha venido haciendo en este último ciclo. Lo deseable y hasta natural, es que los procesos de definición decanten del más alto nivel estratégico al más bajo escalón. Pensemos que, en cualquier actividad de la vida del Estado, el órgano que se crea o se reforma es para producir un efecto deseado que mejore los resultados e impacten favorablemente en algún Interés Nacional. Para que esto suceda, es imprescindible la participación de expertos. En temas de Defensa en el país, y particularmente en temas militares, sigue siendo un área en la cual muy pocas personas de la sociedad civil se especializan, dejando así un campo de conocimiento que es casi monopolístico de los profesionales militares. Aunque es deseable y necesario que la sociedad civil se involucre mucho más, es natural que los militares —que son los que dominan esas áreas— sean llamados a participar; de la misma forma que en una reforma del servicio de salud, o de la enseñanza, es esperable que participen los profesionales de dichas áreas. Para el caso de la reforma en Defensa, la participación de los militares ha estado muy restringida. La retórica en ocasiones parece mostrar que, para ejercer el control civil sobre los órganos militares, también se debe dejar fuera de la discusión política-estratégica la participación de los profesionales militares. Esto parece estar muy emparentado con la percepción política respecto a la autonomía que han tenido las FFAA. En el libro de “Aportes para una Ley de Defensa Nacional”, en donde se pueden analizar las conferencias y ponencias de actores nacionales relevantes de todas las filiaciones políticas, junto a especialistas y académicos en ocasión del referido “Debate Nacional sobre Defensa” (mayo de 2006), se evidencia la existencia de una grieta entre el poder político y el poder militar. Esto debido a cierta apatía política y el desconocimiento

generalizado que tienen los temas de defensa. Por ejemplo, el ex Presidente Dr. Julio María Sanguinetti reconoció que *“no ha habido, en general, en la reflexión política, en la preocupación doctrinaria, en los análisis del Estado, un acento demasiado específico; se ha advertido muy poca reflexión sobre estos fenómenos (Defensa) y una falta de conocimiento generalizado sobre estos temas”*¹¹. También en la visión de Julián González Guyer *“el sistema político ha tendido a no asumir a la plenitud sus responsabilidades en la dirección de la función de defensa”, y en ese marco las FFAA “deducen sus misiones y que, además, lo hacen con grados diversos de laxitud y profundidad”*¹². Algo que el Contralmirante (R) Eladio Moll en un artículo publicado en esta misma Revista Naval también compartía: *“el poder político parece haber dejado a las propias fuerzas que fijen sus misiones, encuadradas en lo que establece sus leyes orgánicas... la definición es muy genérica”*¹³.

Con estos antecedentes podemos pensar que la resultante ha sido la “teoría del péndulo”, cuando se llega a un extremo, las fuerzas naturales de un sistema democrático hacen que en su intento de equilibrio el péndulo se vaya para el otro extremo. La pregunta es cómo se llega al equilibrio deseado sin que estos afecten los Intereses Nacionales. La discusión no puede basarse en percepciones y pujas de poder sin argumentos. Así como no parece sensato reducir presupuesto y personal por un sentido economicista sin valoración de riesgo o un sentido claro de propósito, tampoco es juicioso enfatizar la magnitud de una hostilidad o una amenaza para justificar el presupuesto, porque así se caería en lo que nos advertía Huntington: se trata solo de *“un grupo de duros y voluntariosos almirantes”*. Entonces en este contexto, ¿cómo se logra una firme y clara dirección política de la Defensa? Y la pregunta crítica ¿qué significa una buena dirección política desde la perspectiva militar? ¿Será que esperan que los políticos les digan

qué hacer, y a su vez que entiendan qué pueden y no pueden hacer? ¿Podrían reconocer los militares a una buena dirección política, si esta no ha tenido en cuenta su visión experta? ¿Podría ser buena solo conteniendo la visión de los militares?

¿Cómo se alcanza la buena Dirección Política?

Hemos mencionado que el camino deseable y natural es que los procesos de definición decanten del más alto nivel estratégico al más bajo escalón. ¿Pero qué pasa cuando no existe al más alto nivel un conocimiento y experticia? Una Política al menos debe establecer los objetivos y la orientación estratégica para su cumplimiento, básicamente los fines, el “QUÉ”. Pero esto no es suficiente para determinar el rol, la organización, despliegue, amplitud, etc. de la fuerza. Para esto hay que establecer también el “CÓMO, DÓNDE Y CUÁNDO”, y de qué amenaza ese servicio pretende proteger a la Nación. Por eso la afirmación de Huntington, que esta descripción es el Concepto Estratégico, y es el elemento fundamental; sin este, los otros elementos no van a poder ser correctamente determinados. Pero, ¿quién está en condiciones de poder materializar un análisis y un desarrollo de esa naturaleza, alguien más que los “expertos”? Por eso sostenemos que pensar que la forma correcta es solo de “arriba hacia abajo”, es un error. Primero, porque si un método comprobadamente no está funcionando, deben desarrollarse otros alternativos. Cada una de las Fuerzas poseen los mejores expertos, quienes mejor entienden para qué están y qué capacidades tienen o deben desplegar cada una de las fuerzas. Lo natural en cualquier organización jerárquica es que exista una fuerte interacción entre los diferentes escalones y con más razón exista el asesoramiento de “abajo hacia arriba” en temas de importancia estratégica. Por tanto, lo deseable sería

—considerando cómo es y cómo han sido las capacidades del Uruguay en materia de defensa—, que primero cada fuerza diseñe su concepto estratégico, para que con esos insumos se pueda construir un concepto superior, donde deberá estar la necesaria visión y debida responsabilidad de toma de decisión del nivel político. Si se pretendiera tomar el camino natural, “de arriba hacia abajo”, se necesitaría un gran equipo de expertos —la experticia individual tiene limitaciones de amplitud— que además de versados en las diferentes dimensiones (a las tres tradicionales tierra, mar y aire, hoy se suman espacio y ciberespacio), sean conocedores de la realidad de cada una de las fuerzas. La siguiente anécdota ocurrida en el país del Profesor Huntington, ayudó significativamente a entender este proceso. Como alumno del Curso de Estado Mayor Naval de la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos (2011), tuve la oportunidad de participar en una presentación llevada a cabo en el Pentágono (Departamento de Defensa), dirigida por un Vicealmirante (tres estrellas) de la Armada de Estados Unidos. En la misma se explicaba que el Departamento de la “Navy” (que reúne a dos fuerzas, la Armada y el Cuerpo de Marines) habían desarrollado la Estrategia Marítima, la cual por iniciativa propia había sido elevada al Departamento de Defensa. Como ejemplo explicó que uno de los temas estratégicos abordados era que el Cuerpo de Marines retomara su doctrina. Por diferentes razones, los Marines habían estado creciendo en número de efectivos en forma sistemática desde el comienzo de la Guerra llevada a cabo en Afganistán, para aumentar sus despliegues en el terreno. El Departamento de la “Navy” veía eso con preocupación, porque el rol de los Marines estaba junto a la Armada, proyectando el poder en tierra como primera fuerza que opera sobre el litoral, y que no eran un “segundo ejército” para incrementar su despliegue en operaciones sobre un teatro en un país mediterráneo

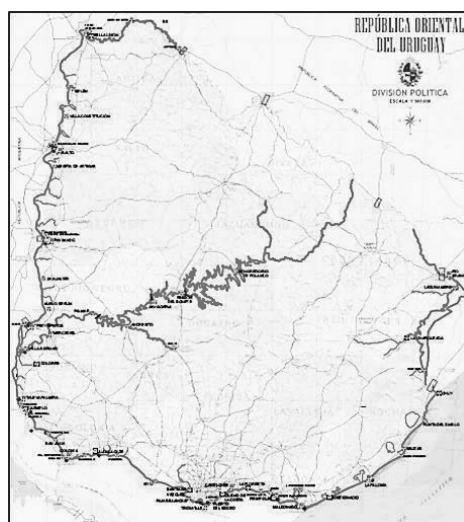
como lo era Afganistán. La elevación de dicha estrategia, además de que el Departamento de la *Navy* hiciera rever la política de despliegue, incidió para que el Departamento de Defensa bajara líneas para que los otros dos departamentos (*Army* y *Air Force*) hicieran sus estrategias con el mismo sentido y objetivo que lo había hecho el Departamento de la *Navy*. Esto nos deja al menos dos lecciones. La primera, es que a veces las presiones coyunturales nos demandan realizar tareas para lo cual no hemos sido concebidos. El riesgo es que cuando se hace perdiendo las referencias de un concepto estratégico, nuestras funciones pueden sobreponerse con las funciones de otros componentes. Esto puede generar la indeseada competencia con otro servicio, en vez de complementariedad (duplicando servicios, siendo ineficiente para el Estado). Al mismo tiempo nuevas tareas pueden llevar a afectar el cumplimiento de otras esenciales, apartándose de su función principal, de la cual la sociedad espera brinde un servicio de efectividad óptima. La segunda lección, es que no es solo con retórica que se asesora al mando superior. La Fuerza tiene la responsabilidad asumida ante la sociedad de tener desarrollado su Concepto Estratégico y presentar los documentos pertinentes al mando superior cuando se visualizan cambios que modifican dicho enfoque. En el campo de acción del nivel político estará la decisión de aceptar las recomendaciones para apoyar las soluciones propuestas, o en cambio, asumir los niveles de riesgo remanentes cuando estas no sean atendidas. Y como sostiene Huntington, “*si un servicio no posee un concepto estratégico bien definido, el público y los líderes políticos se confundirán en cuanto al papel del servicio, y se tornarán apáticos u hostiles a los reclamos hechos por el servicio sobre los recursos de la sociedad*”.¹⁴

¿Cuál es el camino a tomar con las lecciones aprendidas y no caer en los que nos

advierte Huntington: no tener público y líderes políticos apáticos y hostiles a los reclamos de los recursos de la sociedad?

La Armada como órgano del Estado, ha sido concebido como un sistema que busca obtener un efecto deseado, los llamados “fines”. En este caso, que los fines ya han sido definidos por las diferentes normas estructurantes, debemos concebir qué capacidades debe tener el sistema que asegure entregar –con probabilidades reales– un producto que esté dentro de los rangos aceptables para el Estado (cumpliendo objetivos), como parte del Sistema de Defensa Nacional.

Las capacidades son la resultante de la combinación de varios elementos. Son los **recursos humanos** que, en base a la naturaleza de los **medios materiales** a emplear y su tecnología, deberán ser capacitados y entrenados. La forma de operarlos también dependerá de la **doctrina de empleo**, de la naturaleza de la amenaza, etc. Cantidad y tecnología de los medios estará supeditada a variables como riesgo y dimensión de la amenaza. Para todo esto se deberá tener en cuenta el espacio de actuación (que es más que su jurisdicción), sus características (geográficas y oceanográficas),



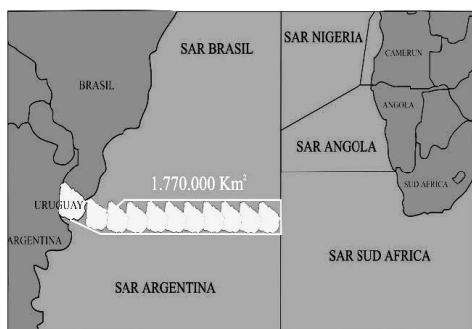
su dimensión, los riesgos asociados a cada zona, etc. Esto determinará a su vez cómo será el despliegue de los medios, y todo esto condicionará la dimensión y la forma de la **arquitectura organizacional**. Pero a su vez, no se puede definir qué personal si no establecimos antes la dimensión de la estructura. Las relaciones de dependencia y el tamaño de la estructura no solo van de acuerdo al volumen de productos que entreguemos, van a depender también de si se necesita que estén centralizados o no geográficamente, ya que cuanto más dispersos se requerirá más personal, más infraestructura y más medios. Lo mismo pasa si las actividades son 24/7, se va a necesitar mínimo 3 turnos para poder cumplir un servicio, y se deberá considerar los otros 3 turnos que se necesitan para completar los otros días de la semana. Otro elemento a considerar es la diversidad de funciones que tiene la organización, generalmente a más funciones más diversas son las especializaciones, y eso se asocia a una mayor división del trabajo. Por ende, una organización más diversa tiende a ser de mayor tamaño que una con funciones homogéneas, ya que serán necesarios más componentes (para entregar productos internos y externos). Como ya se mencionó, en este diseño no puede obviarse el área de actuación o responsabilidad, separado al tipo de tarea a realizar. En el mapa adjunto, se puede apreciar en color rojo la jurisdicción fluvial que tiene la Armada Nacional (ampliada significativamente con la modificación de LOFFAA) en el ejercicio de sus funciones, principalmente la de policía marítima (24/7). La extensión y características hidrográficas de esta zona fluvial, más las actividades que en estas se desarrollan, deberán ser críticamente analizadas para determinar lo antes dicho.

Por tanto, el análisis del sistema deber hacerse con una visión integral, tanto en su relación de las partes internas, como comprendiendo en qué ambiente (externo) se espera que trabaje. Las características de ese

ambiente y particularmente los obstáculos más probables que pueda encontrar (fricción), también determinarán las características del sistema (robustez, flexibilidad, tamaño, resiliencia, etc.). El ambiente externo es lo que conocemos como **Contexto Estratégico**, y eso también es parte de lo que se debe determinar, su evolución probable, o en el mejor de los casos, deseable (escenarios prospectivos).

La Armada es un sistema que básicamente entrega productos en forma de servicios, por tanto, la determinación de cuánto es suficiente o aceptable es mucho más compleja, ya que dependerá de la percepción de las partes interesadas. Esta percepción se mide en niveles de riesgo, y el análisis debe estar centrado en cuánto es el nivel de riesgo aceptable. Básicamente el riesgo viene determinado por la probabilidad de ocurrencia de hechos negativos y la magnitud de impacto que tenga para los intereses de nuestro país. En general tendemos a asociar hechos negativos cuando existe una **amenaza**, ya que son obstáculos que retardan o afectan (objetivo negativo) el desarrollo y crecimiento del Estado, estando directamente asociados al área seguridad y defensa. Pero también los hechos negativos aparecen cuando nos enfrentamos a nuevos **desafíos**, asociados a actividades que contribuyen favorablemente (objetivo positivo) al desarrollo y crecimiento. El tráfico ilícito transnacional, la pesca ilegal no declarada, no reglamentada, la piratería, vertidos contaminantes, sabotaje de cables submarinos, ciber-amenaza marítima, investigación científica ilegal, son algunos ejemplos de amenazas marítimas. Y los desafíos, son el incremento de la actividad marítima como causa de aumento del tráfico marítimo por mayor movimiento de cargas, por nuevas terminales portuarias, mayor explotación de los recursos del mar (pesca, petróleo, energías renovables), tendido de cables submarinos, etc. Si bien estos son todos elementos que tienen un objetivo positivo que apunta al desarrollo

nacional, dicha actividad también presentará nuevos riesgos, propios de la actividad, como son los derrames, colisiones, accidentes, salvamentos, etc. También es un objetivo positivo el proyectar el interés del Uruguay en el orden político internacional en respaldo de los Intereses Marítimos Nacionales. El **interés en el Atlántico Sur, la Antártida y el Océano Austral** debe ser materializado con acciones concretas, las cuales requerirán capacidades particulares. Todas estas variaciones del entorno, obligan a calibrar el sistema para que en su capacidad entregue productos de acuerdo a la nueva demanda, y que la actividad se desarrolle en equilibrio (costos versus beneficios) con el menor número de interferencias posible, para el logro de los Intereses Nacionales.



Diseño de Fuerza

Hablar de calibrar o diseñar el sistema es lo que se conoce como planeamiento del “diseño de fuerza”. Este tipo de planificación obliga a salirse de la “caja” del acostumbrado planeamiento operacional y táctico, donde se cumple la misión con los recursos disponibles para un objetivo de carácter temporal. En cambio, en este nivel de planeamiento se debe pensar en la fuerza del futuro (con un carácter atemporal), donde teniendo en cuenta los fines, se deberá determinar los recursos, con QUÉ y con QUIÉNES, y cómo estos se ORGANIZAN, para tener una respuesta

eficaz, pero también eficiente en la utilización de los recursos de la sociedad. Todos estos elementos deberían ser contemplados en el desarrollo de una Estrategia. Obviamente que diseñar una Estrategia es un asunto muy complejo, y por eso la ausencia de un documento de estas características, que no ha sido frecuentemente (o sin “frecuentemente”) elaborado en ningún nivel de la Defensa Nacional. Como “lo perfecto es enemigo de lo bueno”, al menos deberíamos ser capaces de planificar integralmente lo que Huntington denominó como los elementos básicos de una fuerza militar; primero y fundamental es el **concepto estratégico**, y luego en función de este, se determinan los recursos **humanos y materiales**, y la **estructura organizativa**. Básicamente estos elementos una vez determinados, se materializarán por intermedio de las leyes de presupuesto (los recursos materiales) y por una ley especial (orgánica de la fuerza).

Ley Orgánica de la Armada, una gran Oportunidad

Mucho se ha venido hablando de la situación crítica en que se encuentra la Armada Nacional, y existe hoy un reconocimiento tácito de los líderes políticos y de la opinión pública. Es conocido que “toda crisis es siempre una oportunidad”, y estamos convencidos de ello. Considerando que se está en la antesala de la elaboración de la próxima Ley Orgánica de la Armada (así está dispuesto¹⁵ por la Ley 19.775 modificativa de LOFFAA) así como teniendo en cuenta que, en la historia de 200 años de existencia, la Armada solo ha tenido dos leyes especiales (1935 y 1946), esta oportunidad se transforma en vital.

Cabe aclarar que una Ley Orgánica contiene lineamientos generales sobre la cual se estructura una Fuerza, referidos a CÓMO se organiza (arquitectura organizacional administrativa) y principalmente QUIÉNES van a realizar la tarea (recursos humanos

cuantitativos y cualitativos). Básicamente brinda un marco que asegura que el individuo que ingresa al sistema reciba un valor agregado que permita entregar los productos necesarios, donde se definen obligaciones y derechos para con la sociedad y el Estado, con reglas claras que permitan su desarrollo de carrera, elemento fundamental sobre el que se estructura su motivación (vocación, identidad, satisfacción personal, aspiraciones). También es necesario hacer el cálculo de cuánto en números es adecuado, cómo se distribuye en los diferentes niveles, especializaciones, y cómo deben regularse las entradas y las salidas –del personal– al sistema, para que este se mantenga funcionando correcta y equilibradamente.

Por tanto, una ley orgánica es algo muy sensible para una fuerza como para hacerla sin un enfoque estratégico adecuado. Deberá ser construida para dejar la base de una organización sólida que se ajuste a los intereses estratégicos del país, reflejando conceptos claros, tanto para sus integrantes como para el nivel político. Un mal diseño por una errada concepción puede condicionar por décadas, no solo a la Fuerza, sino también a los Intereses Nacionales.

¿Cómo vamos a jugar de cara al futuro?

En un artículo titulado “El arte de reapre- ciar: Escenarios y el Futuro”, el autor mencionaba que “puede sonar a cliché, pero también es una verdad evidente que de la manera que nosotros vemos el mundo, definitivamente afecta la manera en que actuamos en él.”¹⁶ Estoy completamente de acuerdo con esto, y lo mismo podríamos aplicar esto al Uruguay, de la manera que vemos al Uruguay afecta cómo actuamos en él. Es una realidad histórica que el Uruguay, “miró al mar con indiferencia, pues no podía percibir los intereses que generaba ni los bienes que ofrecía”¹⁷. Esa especie de “ceguera marítima” ha condicionado cómo el Uruguay ha actuado en el “nuevo

Uruguay”, el Uruguay Marítimo, este que vemos en esta figura, y que lamentablemente no es el mapa que vemos en las publicaciones escolares, en los centros de enseñanza, ni en las paredes de los organismos públicos, embajadas, etc. Y una frase que he acuñado en mi vida profesional se aplica para entender este fenómeno: **“no se valora lo que no se puede ver”**.



El “viejo” Uruguay, a través de una férrea estrategia defensiva, pudo mantener inalteradas sus fronteras terrestres. Pero una vez consolidados esos bordes pasamos a adoptar una estrategia ofensiva, con el objetivo positivo de extender el territorio nacional sobre las fronteras marítimas y fluviales. Claro que ha sido siguiendo la estrategia de la diplomacia y capitalizando las oportunidades, utilizando el derecho internacional como escudo y como espada. Sin entrar a realizar un profundo análisis, podemos mencionar como mojones evidentes, la delimitación de la Laguna Merín, el Estatuto del Río Uruguay, el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, la postura uruguaya sobre su visión de que la soberanía se extendía en una zona de Mar territorial de 200 millas marinas, plasmada en la Ley N° 13.833 “Riquezas del Mar”¹⁸ del año 1969. En el mismo sentido están los estudios presentados y aprobados por la ONU (2016), en cuanto a los derechos de la extensión de la Plataforma Continental hasta las 350 millas marinas. También podemos mencionar la presencia de Uruguay en la Antártida, aceptado

como miembro pleno con carácter consultivo del Tratado Antártico desde 1987, formando parte de la Comisión de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA o CCAMLR en inglés) que tiene el propósito de conservar la fauna y flora marina de la Antártida (y Océano Austral). En todos estos objetivos estratégicos positivos ha estado atrás la Armada Nacional, donde sus Oficiales han sido parte de la articulación, integrando las comisiones que se formaron en cada una de las ocasiones. Para eso no han sido necesarias las armas, pero sí las ideas, que siguiendo una visión y voluntad estratégica permitieron defender los Intereses Marítimos.

Hoy el territorio de Uruguay ya no es aquel de pradera verde de 176.220 km², se le ha anexado otro Uruguay de **“pradera azul”** de **245.002 km²**. Este cambio no es solo geográfico, por ser ahora un país con 421.220 km² de superficie para explotar y defender, sino geopolítico, porque claramente Uruguay se proyecta sobre los intereses del Atlántico Sudoccidental, la Antártida y el Océano Austral (Espacios Marítimos de Interés Estratégico). Para eso, y para materializar esos intereses, el Estado deberá poseer capacidades comprobadas, ya que no alcanza con aprobar leyes y ratificar convenciones internacionales.

Es una realidad que los mares y los océanos serán cada vez más utilizados como fuentes de recursos renovables y no renovables, como medio de comercio y comunicación, que seguirán evolucionando al influjo de la globalización, el avance tecnológico, el crecimiento demográfico y la escasez de recursos. Esto provoca que la actividad humana tenga una mayor presión sobre este medio, existiendo un renovado interés estratégico por parte de los Estados, principalmente en cuanto a su gravitación para los más poderosos. Esto genera un entorno marítimo cada vez más conectado, donde los Estados Marítimos

se enfrentan a mayores riesgos y amenazas, caracterizadas por su asimetría, por ser multidimensionales, con actores no estatales, ágiles, bien financiados, trabajando en redes flexibles, potenciados por la globalización y la tecnología de la información y comunicaciones. Esta realidad, contrasta con las estructuras de seguridad de nuestro país, que fueron diseñadas para situaciones diferentes a las que presenta el escenario actual, donde las causas y las consecuencias pueden tener carácter global, regional o nacional, repercutiendo no solo en la seguridad marítima o en el ámbito interno, sino también en la paz y seguridad internacional.

Al mismo tiempo es un hecho estadístico, que la Armada ha tenido una tendencia negativa de descapitalización permanente (personal y material), acentuándose en las últimas dos décadas. Paradójicamente eso ha sucedido al mismo tiempo que los requerimientos del contexto demandan más tareas, más diversas, de mayor magnitud de esfuerzo, en un área de responsabilidad y actuación mucho más extensa, en algunos casos con nuevas y mayores amenazas. Esto, sumado a las variables históricas, culturales, políticas y geopolíticas, ligeramente mencionadas en este ensayo, nos muestran que la Armada se encuentra en una posición clave de su derrota histórica, donde las corrientes del pasado se entrecrocaban con las del futuro. A esto se le suma la inmejorable oportunidad que presenta la discusión de la nueva Ley Orgánica de la Armada.

En este escenario, la voz debe ser clara y firme, “máquinas avante toda”, con rumbo firme hacia “los intereses y dignidad de la República”. La mirada hacia atrás solo para reconocer que la estela de la Armada ha sido sinuosa y nunca fácil, “en momentos difíciles, el pueblo oriental tomó la decisión de crear una marina militar... pero también en reiteradas veces se cayó en el error de permitir una deprimente penuria naval que dejara indefenso al patrimonio nacional”.¹⁹

Como vimos no es suficiente que la Armada “al menos sepa para qué está” (de acuerdo a lo dicho por G. Till), si el público y los líderes políticos no lo comprenden. Si se quiere modificar definitivamente la “hostilidad y apatía” que han permitido una vez más –en palabras del militar, diplomático e historiador TN Homero Martínez Montero– caer en una “deprimiente penuria naval”, se deberá inevitablemente desarrollar un nuevo Concepto Estratégico con un enfoque moderno y actualizado, el cual debe tener implicancias significativas que permitan justificar ante la sociedad su pesado costo. Para ello tendremos que, además de gritar en todas las direcciones de la rosa de los vientos, ser genuinamente convincentes que el Uruguay de la “Pradera Azul” necesita una Armada, y explicar claramente algo que ha sido difícil de asimilar (aunque esté legitimado por el marco legal): que la **Armada Nacional** se constituye en la **Autoridad del Estado en el territorio marítimo** en todo tiempo (en paz y en crisis), en su doble rol de **Fuerza Naval organizada y Autoridad Marítima**.

BIBLIOGRAFÍA

Security, Strategy, and Forces Faculty, “*Strategy and Force Planning - fourth edition*”, Naval War College Press, Newport, RI, 2004.

TILL, Geoffrey, “*PODER MARITIMO – Una guía para el siglo XXI*”, Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, Buenos Aires, 2007.

MONTERO MARTINEZ, Homero, “*Estudio Histórico Biográfico de la Armada Nacional*”, Club Naval, Imp Rosgal SA, Montevideo, 1977.

Ministerio de Defensa Nacional (ROU), “*Debate Nacional Sobre Defensa - Aportes para una Ley de Defensa Nacional*”, Montevideo, 2006.

BOOTH, Ken, “*Las Armadas y la Política Exterior*”, Croom Helm (traducción Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval de Buenos Aires, Londres, 1977.

NOTAS

1. Till, Geoffrey, “*Poder marítimo – Una guía para el siglo XXI*”, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2007, p 131. El resaltado es propio.

2. Huntington, Samuel, “National Policy and the Transoceanic Navy”, United States Naval Institute Proceedings, Vol. 80, No.5, May 1954. La traducción y el subrayado es propio.

3. Ibidem, el resaltado y el agregado entre paréntesis es propio.

4. Ibidem.

5. Ibidem.

6. Ibidem.

7. Booth, Ken. “*Las Armadas y la Política Exterior*”, Croom Helm (traducción Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval de Buenos Aires, Londres, 1977, p 208.

8. Ibidem.

9. OMI: Organismo internacional dedicado exclusivamente a cuestiones marítimas, principalmente enfocada en desarrollar regulaciones internacionales, basadas en propuestas de sus estados miembro. El diseño práctico y aplicación de esas regulaciones es responsabilidad de las Administraciones Marítimas de cada Estado.

10. HUNTINGTON, Samuel, “National Policy and the Transoceanic Navy”, United States Naval Institute Proceedings, Vol. 80, No.5, May 1954. La traducción es propia.

11. Sanguinetti, Julio María (Dr.) en González Guyer, Julián (compilador), “Debate Nacional Sobre Defensa - Aportes para una Ley de Defensa Nacional”, Ministerio de Defensa Nacional, Montevideo, 2006, pag 43. El agregado entre paréntesis es propio.

12. Ibídem (González Guyer, Julián, compilador), pag 124 y 170. El resaltado es propio.

13. Moll, Eladio (C/A), “*Uruguay: Poder Político y Fuerzas Armadas Profesionales*”, Revista Naval Nr 31, Montevideo, julio 1998, pag 217.

14. HUNTINGTON, Samuel, “National Policy and the Transoceanic Navy”, United States Naval Institute Proceedings, Vol. 80, No.5, May 1954. La traducción y el subrayado es propio.

15. Esta exigencia de la Ley, le está básicamente diciendo a las Fuerzas: hagan su Ley Orgánica. ¿Y eso no va en sentido de “abajo hacia arriba”?

16. Security, Strategy, and Forces Faculty, “*Strategy and Force Planning - fourth edition*”, Naval War College Press, Newport, RI, 2004, p 140. Traducción propia

17. TN Martínez Montero, Homero, “*Armada Nacional Estudio Histórico Biográfico*”, Montevideo, 1977, p 24.

18. Artículo 2°. La soberanía de la República Oriental del Uruguay, se extiende, más allá de su territorio continental e insular y de sus aguas interiores, a una zona de **Mar territorial de doscientas millas marinas**, medida a partir de las líneas base.

19. TN Martínez Montero, Homero, “*Armada Nacional Estudio Histórico Biográfico*”, Montevideo, 1977, p 342.





Centro de Navegación
TRABAJANDO POR UN PAÍS DE CARA AL MAR

Montevideo, 1° de marzo de 2023

Nota N° 015/23

Señores
REVISTA NAVAL
Presente

De nuestra mayor consideración:

La Comisión Directiva del Centro de Navegación tiene el agrado de transmitir nuestras más sinceras felicitaciones por la conmemoración de los 35 años de la Revista Naval, resaltando la importancia de su trabajo en la difusión de los intereses marítimos.

Asimismo, solicitamos extiendan nuestras felicitaciones a quienes forman parte de esta revista.

Saludamos cordialmente,

CENTRO DE NAVEGACIÓN

Dra. Mónica Ageitos
Presidente



PRADERA AZUL

Por el Almirante (R) Alberto CARAMÉS



Comandante en Jefe de la Armada 2010-2012.

Una de las características del territorio de nuestro país desde sus albores, fue la posesión de suelos propicios que favorecieron el surgimiento natural de “praderas verdes”, muy aptas para la cría de ganado y que fueron aprovechadas a partir del siglo XVII, a fin de introducir tropas de vacunos y equinos por Hernando Arias de Saavedra, más conocido como Hernandarias, y que entonces se desempeñaba como gobernador de Asunción.

Inicialmente, las vaquerías poblaron nuestras espléndidas praderas y ese ganado cimarrón se reprodujo rápidamente, constituyéndose en una gran riqueza que atrajo a diferentes pobladores que emplearon los animales para uso y consumo propio, pero luego empezó su explotación también para la exportación.

Esta actividad económica comercial se canalizó del punto de vista logístico, a través de la bahía de Montevideo, pues ofrecía excelente abrigo a los buques mercantes como fondeadero natural, con profundidades adecuadas y al reparo de los elementos naturales, llámese vientos pamperos y sudestadas.

En ese escenario nació la ciudad de Montevideo a partir de un proceso que se inició en 1724 con su “Puerto”, íntimamente relacionado a la “Pradera” y posteriormente también la Banda Oriental, enmarcada en un espacio geopolítico a modo de “Frontera” entre dos imperios, según términos usados por eximios historiadores. Así fue, que luego de toda la etapa de emancipación y el período

independentista, en 1830 surgió con la Jura de la Constitución el entonces “Estado Oriental del Uruguay”.

Sus principales claves: PRADERA, PUERTO Y FRONTERA.

A posteriori, con el devenir de los acontecimientos de los gobiernos de la República, se aplicaron diferentes políticas, que contribuyeron a repotenciar el desarrollo del sector ganadero cuya delimitación de los campos con su alambramiento a fines del siglo XIX, junto a los avances tecnológicos, entre otros factores, profundizaron la explotación ordenada de nuestra “pradera verde”, haciéndose extensiva a diversas actividades agropecuarias y forestales, entre otras.

Estas actividades han sido decisivas para que nuestro país disponga de un fuerte sector productivo primario tradicional, estrechamente vinculado a las industrias agropecuarias y últimamente también a derivados forestales, convirtiéndose su conjunto en la actualidad en el principal rubro de exportación del país.

En síntesis, en estos casi tres siglos el más importante desarrollo económico ha estado centrado en las capacidades productivas y explotación de nuestras praderas. A esto se suma el papel clave y estratégico de la posición ventajosa del Puerto de Montevideo y su capacidad de operar en forma competitiva, como nodo logístico para conectarnos con el mundo a través de las rutas marítimas comerciales, que son los caminos en el mar

para sacar nuestras riquezas de un país esencialmente agroexportador.

Por otro lado, en los últimos 50 años, más allá de las actividades productivas desarrolladas en las praderas dentro de nuestros límites terrestres ordenados jurídicamente, a partir de 1969 por Ley de Pesca, se declaró de interés nacional la explotación, preservación y estudio de las riquezas del mar. También se extendió la soberanía de la República, más allá de su territorio continental hasta las 200 millas marinas, estableciéndose la extracción racional de los recursos vivos acuáticos por parte de buques nacionales y el eventual otorgamiento de permisos a extranjeros.

Asimismo, en noviembre de 1973, se firmó el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo entre Argentina y Uruguay, promulgándose el marco legal para la protección ambiental y desarrollo sostenible de los usos y recursos de esos espacios. Este hecho, marcó un hito histórico en nuestra legislación marítima y fluvial del cual se cumple en este año su 50 aniversario, y que es ejemplo a nivel internacional por el inteligente empleo que llevaron a cabo sus negociadores, combinando diversas herramientas jurídicas, definiendo diferentes áreas de jurisdicción en un mismo espacio marítimo y fluvial compartido con excelentes resultados.

Posteriormente, Uruguay ratificaría en 1992, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de Montego Bay (Jamaica) de 1982 (CONVEMAR), verdadera “Constitución de los Océanos”, que limitó el Mar Territorial (MT) hasta las 12 millas a partir de la línea base, creó la Zona Contigua (ZC) hasta las 24 millas, la Zona Económica Exclusiva (ZEE) hasta las 200 millas, definió la plataforma continental y cómo extenderla por los Estados ribereños hasta un máximo de 350 millas y diferenció el régimen jurídico particular para cada zona, según se trate de la columna de agua, el lecho o el subsuelo marino.

También se definió por un concepto residual el “Alta Mar”, como aguas de carácter marítimo con un régimen jurídico de libertad, ejercida con ciertas condiciones de acuerdo con las normas del Derecho Internacional y que está comprendida más allá de la ZEE constituyendo patrimonio común de la humanidad, pero que a los efectos de la pesca se puede justificar científicamente cierta reglamentación por el Estado ribereño.

Por otra parte, nuestro país por la Ley de espacios Marítimos de 1998 ajustó los mismos de acuerdo con la CONVEMAR, y determinó las acciones correspondientes para fijar el límite exterior de la plataforma continental con la participación, entre otros, del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA), para llevar a cabo los estudios y trabajos requeridos.

A tales efectos, se incorporó el Buque Científico ROU “Oyarvide”, que habiendo cumplido oportunamente con su misión básica y simultáneamente muchas otras a lo largo de su tiempo en servicio activo, fue recientemente radiado del mismo por haber llegado al término su vida útil.

Después de arduos trabajos y varias presentaciones ante las Naciones Unidas de los correspondientes estudios geológicos, batimétricos, sísmicos, etc., este organismo aprobó en 2016 el límite exterior de nuestra plataforma continental hasta casi las 350 millas. Fue así, que nuestro país accedió a los derechos de soberanía sobre el lecho y subsuelo en una superficie de 83000 km. cuadrados, que incluye, entre otros, minerales y organismos vivos de especies que se desplazan por el fondo, como así también todas las riquezas minerales o de otro tipo que podrían existir en el subsuelo.

En suma, Uruguay pasó a tener casi un 20% más de territorio marítimo que el terrestre, que en números significan 206000 km. cuadrados de territorio sumergido en comparación con los 176000 km. del terrestre.

Por otra parte, si bien se había fracasado en la Conferencia de Lisboa en 2022, a fin de establecer un acuerdo, que incluyera criterios específicos para la protección de los océanos preservando el “Alta Mar” en el marco de las definiciones de la CONVEMAR de 1982, luego de maratónicas negociaciones se acordó un “Tratado de la Alta Mar” en la reciente Conferencia por los “Océanos” de New York en marzo de 2023. Seguramente marcará un hito histórico después de la citada CONVEMAR, que con los años, a medida que los países la vayan ratificando, esperemos pueda contribuir a la protección de parte de los océanos del planeta en bien de toda la humanidad.

Lo océanos del mundo y muy especialmente el escenario del Atlántico Sur, estarán expuestos como nunca a intereses internacionales estratégicos de proyección, presencia y competencia ante el nuevo ordenamiento mundial. A estos se suman los intereses económicos, como la pesca industrial indiscriminada e ilegal, la amenaza de la minería internacional en aguas profundas, además de otros ambientales como la creciente contaminación debido a la falta de controles de todo tipo en la mayoría de los espacios de la Alta Mar.

Tampoco se puede dejar de considerar las continuas incursiones furtivas en las zonas económicas exclusivas, por parte de buques de las flotas pesqueras depredadoras que operan en la Alta Mar, en procura de las riquezas propias que se acumulan mayoritariamente en las plataformas continentales de los Estados ribereños.

Importa destacar, la falta de coordinación y complementación entre países ribereños del Atlántico Sudoccidental, entre los cuales estamos incluidos, a fin de definir la reglamentación de la pesca en zonas de la Alta Mar adyacente más allá de la milla 201, en base a estudios científicos compartidos de aquellas especies migratorias transzonales y que en el

futuro con el nuevo “Tratado de Alta Mar” podrían cambiar sustancialmente.

A diferencia de otras áreas oceánicas reglamentadas, este espacio vital se ha convertido en un vacío estratégico hoy ocupado por buques de diversas banderas de países de otros continentes, que marcan presencia con grandes flotas pesqueras y buques logísticos para transbordo oceánico, sin control alguno.

Esta presencia se produce en diferentes épocas de zafra para extraer recursos pesqueros, que en gran medida se podrían reglamentar por los países ribereños, quienes deberían exigir a los interesados extra-región, coordinar las cuotas y las formas de extracción para evitar su depredación y así empezar a tener un control sobre un espacio regional adyacente en la Alta Mar, como se efectúa en otras regiones oceánicas asegurando un uso sostenible de los recursos.

También en ese sentido, hubiese sido una muy mala noticia para la humanidad, que incluso comprometería mucho los objetivos previstos por ONU a nivel mundial para el 2030, la eventualidad de no haber logrado un instrumento jurídico vinculante, que contribuya a asegurar la protección de la biodiversidad biológica marina en la Alta Mar, a fin de alcanzar un mínimo de áreas protegidas para esa fecha.

Más allá del relativo compromiso “voluntario” de más de 100 países miembros de la CONVEMAR, que en la Conferencia de los Océanos de Naciones Unidas, expresaron estar dispuestos a garantizar “exclusivamente” que las zonas marítimas bajo su soberanía o jurisdicción nacional, se encuentren en buen estado ambiental y a declarar para el 2030 por lo menos el 30% de las mismas como protegidas.

Se supone, que si para esa fecha entró en vigor el futuro “Tratado de Alta Mar”, la conservación marina en los espacios que sean decretados como áreas marinas protegidas estarían preservados dentro de sus límites.

En el caso de Uruguay, a fines de 2022 solo disponíamos en nuestro mar de un 0,7% de áreas marinas protegidas, estando en pleno proceso, a través del Ministerio de Ambiente de alcanzar a la brevedad en este año un 10%, y hoja de ruta mediante, un 30% para el 2030. Nuestro país, es uno de los que a nivel mundial tiene menos áreas protegidas en aguas de su jurisdicción.

Estas acciones requieren un análisis exhaustivo de cada área, del punto de vista interinstitucional e interdisciplinario. Además, los espacios necesitan medios para su protección, pero también Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I) y planes de extracción sustentable de riquezas, que involucran a varios ministerios, sin dejar de contemplar que hay ventajas y desventajas en cada caso que examinar, como elementos vinculantes previa declaración como área marina protegida.

Mientras tanto en la región, Brasil hace años viene haciendo un balance geoestratégico para la protección, preservación, explotación, control y gerenciamiento de la denominada “AMAZONIA AZUL”, donde se encuentra una enorme diversidad y potenciales riquezas propias de la ZEE y su litoral atlántico.

Asimismo, Argentina lo viene haciendo en general con el desarrollo de actividades sustentables para proteger el medio marino en sus áreas de responsabilidad. Sin embargo, tiene el grave inconveniente, debido a los problemas en su Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental en el sur próximo a Malvinas y en consideración a las pesquerías decretadas por los británicos. Estos otorgan permisos de pesca a buques de tercera bandera en los que consideran sus espacios marítimos, pero en áreas que pertenecen a un mismo ecosistema del Atlántico Sud Occidental y que no deberían ser asumidas como aisladas de la región.

Por otra parte, Argentina viene promoviendo la investigación con distintos buques

científicos oceánicos y costeros, algunos de última generación y también la protección de sus espacios marítimos con la incorporación de varios Patrulleros Oceánicos. Además, está desarrollando la explotación sustentable de los recursos y su control a través de una iniciativa interministerial, que articula acciones de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación como base para las políticas oceánicas en el marco del proyecto “PAMPA AZUL”.

Uruguay debería definir una política clara sobre nuestros espacios marítimos de cara al futuro y en el marco de los nuevos compromisos internacionales del “Tratado de Alta Mar” que deberá asumir a la brevedad, controlar en forma más efectiva la ejecución de los lineamientos políticos al respecto, llevada a cabo por los múltiples y diferentes organismos ministeriales, a través de un **“Órgano de Gobierno Coordinador y Supervisor”** dependiente del Poder Ejecutivo.

Así, se podrían iniciar, entre otros, los procesos para delimitar las futuras Áreas Marítimas Protegidas, definir nuestro límite lateral marítimo con Argentina más allá de las 200 millas y hasta el borde de la plataforma continental cercano a las 350 millas, coordinar con dicho país a la brevedad, los estudios científicos para visualizar la conveniencia de reglamentar la pesca en Alta Mar más allá de la milla 201 o declarar una futura “Área Marítima Protegida Común en la Alta Mar”. Asimismo se requiere incentivar el desarrollo de planes de pesca nacionales, coordinar la gestión entre el Sistema Nacional de Puertos (ANP) con las Comisiones Administradoras del Río de la Plata y el Río Uruguay, a fin de llevar a cabo el dragado de los ríos, acorde a los intereses de las intendencias litoraleñas cuando corresponda, etc.

Dicho organismo dependiente del Poder Ejecutivo, debería controlar los objetivos estratégicos a cumplir por los diversos actores

con responsabilidad en los espacios marítimos en general, a los cuales hemos denominado desde la Armada Nacional, a partir de noviembre de 2011, como “PRADERA AZUL”, por ser la extensión en el mar de nuestra bella y rica “pradera verde”.

Para ello, tenemos que tomar también conciencia de la importancia y la necesidad urgente de disponer de un número apropiado de plataformas navales y aeronavales para su protección y control para evitar la depredación, pesca ilegal, contaminación, contrabando, tráfico de drogas y personas, etc.

En este contexto, es de vital importancia incorporar un buque científico oceánico de bandera nacional con instrumental, laboratorios y equipos adecuados para la investigación y la determinación de los límites de las nuevas áreas marinas protegidas para no depender exclusivamente de los programas y campañas científicas de otros países, cuyos intereses están normalmente enfocados en objetivos nacionales propios.

En suma, lo expresado deberá ser acompañado de políticas públicas que además contemplen en base a estudios científicos, implementar planes pesqueros para la extracción sustentable de las diversas especies disponibles y que no se explotan, desarrollo de alternativas a combustibles fósiles con hidrógeno verde, acuicultura e

investigación marina, apoyo a la biotecnología azul, etc.

Esta visión debería ser acompañada de una más amplia formación educativa de técnicos, científicos, expertos en derecho marítimo, gestión y planificación portuaria, a fin de desarrollar conocimientos más amplios que permitan gestionar eficientemente nuestros ecosistemas marítimos y las infraestructuras de apoyo.

Así como hace tres siglos aprovechamos los ricos suelos de la “pradera verde”, para su posterior desarrollo y explotación productiva, el siglo XXI plantea enormes desafíos que nos exigen también estar de “cara al mar” y además, promover en los escenarios internacionales de la región, el cumplimiento de medidas internacionales de conservación y ordenación de los buques que pescan en la Alta Mar en la región del Atlántico Sud Occidental.

Para ello, se requerirá de estadistas con una visión más holística e integral de todas las claves de un completo acondicionamiento territorial, que trasciendan el discurso y que propongan acciones que incluyan los olvidados, inexplorados y desprotegidos espacios marítimos en todas sus dimensiones, para así impulsar en beneficio de la sociedad, el desarrollo de nuestra “PRADERA AZUL”, dejando atrás una cultura que ha vivido de “espaldas al mar”.



Sede Carrasco
Gral. French 1641, 11300
Montevideo, Uruguay



Atención al Socio
+(598) 2 601 02 03 int. 136
atencionsocio@clubnaval.com.uy

005 023

Montevideo, 16 de marzo de 2023.

Señores

Editores Revista Naval

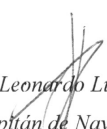
P r e s e n t e

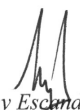
De nuestra mayor consideración:

La Comisión Directiva del Club Naval, felicita a la Revista Naval por su 35º Aniversario y la publicación de su edición N° 100.

Deseamos que esta conmemoración, sea un impulso para continuar su labor informativa de asuntos relacionados con el pensamiento naval y marítimo, que ha hecho de esta publicación, un referente de consulta permanente y de exposiciones enriquecedoras de los miembros de la comunidad naval.

Le saludamos muy atentamente, en representación de la Comisión Directiva:


Leonardo Luz
Capitán de Navío (R)
Secretario

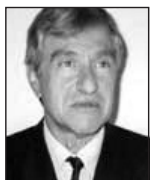

Ney Escandon
Capitán de Navío (R)
Presidente

CLUBNAVAL.COM.UY

CAPITÁN X

Por el Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

comodorober@hotmail.com



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

En noviembre de 2002 la Revista Naval publicó la obra “Semblanzas Navales” promoviendo, con la sucinta biografía de veintitrés marinos compatriotas, el conocimiento de notables episodios de nuestra historia naval. Encabezados por la figura de Pedro Campbell, dicha publicación cubrió varios capítulos en los que su lectura escenifica la vida de esforzados hombres de mar que participaron en diversos eventos de gran significación para el país.⁽¹⁾ Una de estas biografías es la del Capitán de Navío Jorge Víctor Bayley (1857-1914), sin lugar a dudas una personalidad totalmente adecuada a la franja histórica en la que le tocó actuar. “Profesional autodidacta, nació en Montevideo el 23 de Diciembre de 1857, adquirió ilustración superior a su época, dotado de carácter enérgico, don de mando, espíritu de iniciativa y férrea voluntad; de actividad poco común que le llevó a realizar una obra ponderable teórica y práctica en la organización de una Marina Militar.”⁽²⁾ Con estas frases, los autores dan

inicio al capítulo donde se refleja la actuación de este marino cuyo desempeño cubrió un momento auroral del país no solo en su faz marítima, sino en todo lo relativo a su mismo desenvolvimiento. La variada obra suscrita por Bayley discurre en terrenos siempre basados en circunstancias coyunturales muy propias de una hora en la que todo el andamiaje marítimo de la República necesitaba de una potente voz a ser escuchada. Basta releer su inicial publicación “Código General de Señales para la Marina de Guerra y Dependencias Marítimas de la República Oriental del Uruguay” del año 1886, o el “Memorándum del Marinero” publicado en 1893 y su gran obra “Apuntes y Recuerdos Marítimos y de Fin de Siglo” de 1895, para visualizarlo como una necesaria figura para el enriquecimiento de todas las publicaciones de índole marineramente de esas instancias. Notable traductor, se halló inmerso en ese importante tema pasando al papel diversos códigos y reglamentos, tanto de índole militar como de

usufructo marítimo. Es dable entender que en aquel momento la enorme mayoría de la literatura técnico-marítima era de origen extranjero y asimismo heredada de la época de la dominación española. Como contemporáneo del Capitán de Navío Francisco Miranda, ambos significan mucho en aquella pionera circunstancia histórica, por sus fundamentales aportes librados en todo aquello ligado a las marinas de la República. Relativo a esta saga de sus muchas publicaciones, que actualmente permanecen como claro exponente de otros tiempos, abajo exponemos parte de su obra titulada “Puerto de Montevideo, proyecciones futuras” editado en 1901 por la entonces afamada imprenta de Dornaleche y Reyes.⁽³⁾ En estas páginas la ágil pluma de Bayley discurre en torno a la cuestión, entonces central, del anteproyecto elevado al gobierno nacional por el ingeniero francés Adolfo Guérard para la construcción del puerto de Montevideo.⁽⁴⁾ Al efecto, un tema muy discutido que tuvo en jaque a la comunidad marítima durante aquellos años donde la bahía montevidéana aguardaba lo que merecía: un puerto adaptado a las futuras exigencias de la navegación. Siguiendo ese hilo conductor Bayley se presentaba como un severo opositor al proyecto Guérard, que en su concepción carecía de “pie marinero”, pues consideraba que había sido elaborado sin una base técnica y básicamente sin recurrir en demasía al consejo u opinión de hombres de mar. Es en este periodo histórico donde en la prensa se publicaron varias cartas bajo la firma de “Capitán X”, seudónimo que cubría su nombre. De tal forma Bayley cobró gran prestigio dando luz pública a sus marcadas críticas a todo el proceso que se llevaba adelante, aunque como él mismo lo refleja tal hecho lo llevó a su arresto y ulterior proceso. Pero todo este tema venía desde mucho tiempo atrás luego de los enfrentamientos de la Guerra Grande y por ello posee un sustancioso prólogo. Ciertamente hubo proyectos para construir un gran puerto en la bahía y bien se

puede afirmar que la ley del 22 de noviembre de 1869, dictada bajo el gobierno del general Lorenzo Batlle, creaba un impuesto que se aplicaba al tonelaje con el alto fin de realizar la profundización del puerto entre otras cosas. Desde allí en más surgió la polémica subsecuente sobre los diseños para concebirlo, una situación que llevaría varias décadas, acordes con el estado general del país, en permanente turbulencia social y política. Según se suscribe en la gran obra sobre la historia del puerto de Montevideo, de J.M. Fernández Saldaña y Eduardo García de Zúñiga⁽⁵⁾, en la década de los 70 se estudiaron varios proyectos de técnicos extranjeros, fundamentalmente británicos, acerca de si era preferible utilizar la bahía natural o construir un puerto aguas afuera sobre la costa sur montevidéana. Los proyectos de los ingenieros Bateman, Burn y Waring optaban por aprovechar al entero la bahía y los de sus colegas Tuson, Cordier y Mauá planeaban efectuarlo fuera de la rada natural. El tema central radicaba en las mayores profundidades y en el mejor mantenimiento y operativa de la terminal marítima. En este menester el Estado iba tomando más injerencia en estas instancias que poseían su peso en el vital mundo del comercio nacional. En 1883 se dictaba una nueva ley luego de largas contingencias, estableciendo un marco técnico y financiero dentro del cual deberían presentarse las propuestas. Así, se recibe el proyecto portuario de la firma británica Cutbill Son and De Lungo, cuya central londinense entabla negociaciones con el gobierno del general Máximo Santos. Empero se produce una enojosa situación con fuertes acusaciones de corrupción que producen el consiguiente revuelo político, siendo considerado este hecho por distinguidos historiadores como una de las tantas causas de la caída de Santos. La posterior instauración del “Ministerio de la Conciliación”, un olvidado cuanto honroso ejemplo de nuestra historia⁽⁶⁾, ameritó la creación de un gran Consejo de Obras Públicas

que, entre otras cosas, analizó los diversos proyectos portuarios que últimamente se habían presentado al gobierno casi en tropel.⁽⁷⁾ El momento histórico urgía a la República pues en la otra orilla el gobierno del general Julio Roca había iniciado vigorosamente obras de fuerte entidad geopolítica, entre estas la construcción del puerto bonaerense, siguiendo las directivas del ingeniero Eduardo Madero y bajo la égida de la banca Baring. Es entonces que el naciente Consejo General de Obras Públicas resuelve tomar el toro por las guampas y efectuar un minucioso estudio del régimen de la bahía y sus alrededores. Se llama a concurso y se presentan veinticuatro proyectos muy variados, culminando con la aprobación parcial de los anteproyectos presentados por los ingenieros Guillermo Rigoni y Eduardo Canstatt. En noviembre de 1890 se produce, luego de varios conciliábulos, la anuencia para establecer la aprobación del anteproyecto de Rigoni por sobre el de Canstatt. Pero asimismo surge la oposición crítica sobre los fundamentos técnico - científicos sostenidos por los proyectistas. Una de las voces alzadas en contra era la del ingeniero Juan Alberto Capurro, el cual fue un poderoso obstáculo para la pronta dilucidación de todo el tema. En aquella hora parecía no existir, dentro de la dirección política nacional, la necesaria coherencia y alcance intelectual como para dar luz verde a una obra de tanta entidad técnica, pues, entre otras cosas no menos importantes, la continua presión de los intereses del comercio embarcado extranjero provocaba cierta confusión. La prueba era la notoria infinidad de proyectos presentados en apenas pocos años. Las actas del Senado son una palpable muestra del estado general de la polémica y sobresale la palmaria frase del doctor Francisco Soca durante uno de los tantos debates señalando: “solo sabemos que no sabemos nada”.⁽⁸⁾ Pese a todo, el proceso se acelera bajo la presidencia de Juan Idiarte Borda con la creación del Ministerio de

Fomento en julio de 1894, puesto a cargo del propio ingeniero Juan A. Capurro. De inmediato se procede a dar mayor marco jurídico y decisorio dando estructura a una Comisión de Estudios del Puerto de Montevideo. Y esta denominación, durante los próximos años, se hallaría invariablemente unida a una ríspida polémica que se visualizaría públicamente en las páginas de la prensa montevideana. Como colofón queda la firma del presidente Juan Lindolfo Cuestas cerrando finalmente la página y colocando, el 18 de julio de 1901, la piedra fundamental del Puerto de Montevideo. Es en este dilatado espacio histórico donde incursiona la firma del Capitán X, en especial en las páginas del matutino “La Tribuna Popular”⁽⁹⁾, adquiriendo su nombre un gran eco dentro de la opinión pública adherida al mundo marítimo de nuestro país. Y a tanto arribaron sus escritos, plenamente difundidos no solo en periódicos, sino en sus libros, que en forma inevitable se produce un enfrentamiento con el poder político que tuvo importante derivación para su carrera. “Del 22 de enero de 1901 al 1 de Julio de 1903 permanece en situación de “Reemplazo” y “Cuartel”. Esta situación de apartamiento de sus actividades, fue debida a una decisión del Presidente de la Republica, don Juan Lindolfo Cuestas, profundamente disgustado por apreciaciones que hiciera el Coronel de Marina Bayley en su libro recientemente publicado; se le somete a Consejo de Guerra por el delito de “Insubordinación” y cumple prisión en el Batallón Florida 1º de Cazadores.”⁽¹⁰⁾ Por sobre todo se impone la personalidad del capitán Bayley como una figura propia de su época y todo aquel que se asome a nuestra historia marítima tiene su obligada referencia. Hace más de 2.500 años, Herodoto, bautizado como “el padre de la historia” señalaba que el estudio del pasado debía aprovecharse para construir un mejor futuro. En las páginas reseñadas anteriormente, al tomar nota de los juicios que el “Capitán X” hacía sobre las direcciones del

Estado y sus conexas derivaciones, se advierte que el paso de los tiempos no ha sido óbice para evitar la notoria perennidad de muchas circunstancias como las que supo enfrentar el Capitán de Navío Jorge Victor Bayley.

“Como ciudadano y militar, pienso que cuando se trata de los intereses de la patria, nada es más justo que hablar con franqueza y expresar la verdad desnuda, aun así, a costa de mi persona y hasta de mi vida. Estas han sido siempre mis máximas y debido a ellas me encuentro encerrado en una prisión, y me he visto privado de tener el placer de asistir a las sesiones del Congreso Latinoamericano, a las que pensaba frecuentar con el fin de aprender mucho en ese centro de la ciencia, donde se han dado cita los más robustos cerebros del continente. Siguiendo mis peligrosas máximas debo manifestar que, desde tiempo atrás, vengo sosteniendo ante algunos colegas y amigos bastante competentes y partiendo de que el principio de que en la vida de las naciones los años son momentos, con relación a la vida del hombre, que las grandes obras nacionales no deben limitarse a las necesidades del momento, sino que deben extenderse a las del porvenir. Estas deben ser el fruto del más detenido estudio en el cual no deben pasar inadvertidos los más insignificantes detalles y muy en especial cuando se tratan de las complicadas y costosísimas obras hidráulicas, de las que depende el futuro del país. Fundado en estas sabias teorías, considero al Proyecto del Puerto Guérard, defectuoso, y que resultara en la práctica una calamidad nacional, o, mejor dicho, resultara pan para hoy y hambre para mañana, como está sucediendo con el puerto artificial de la vecina orilla. Dios quiera, para beneficio del país y el bienestar de sus habitantes, que mis pesimistas teorías no resulten con el tiempo verdaderas profecías como resultaron las que diez años atrás publique combatiendo el proyecto de rebaja sobre impuestos marítimos, cuyo

importante tema traté ampliamente en mi libro “Apuntes y recuerdos marítimos de fin de siglo”. Los hombres somos falibles y yo desearía en el presente caso resultar reo por haber cometido el delito de falibilidad. No traté en mi libro este delicado asunto porque no me encontraba entonces preparado para abordarlo con firmeza: me faltaban algunos datos importantes. Los ecos que desde las sesiones del Congreso repercuten en las sólidas bóvedas de mi prisión, me han despertado de mi letargo y me han puesto en actividad. Creo llegado el momento de manifestar mis opiniones. Sólo lo hago como una mera profecía, como el inofensivo pasatiempo de un recluso, para dentro de quince o veinte años, si Dios me da vida y salud, desengañarme de si hablaba como un profeta o como un charlatán. Según mis informes, interrogado en las sesiones del Congreso uno de los principales ingenieros que forman parte de la Comisión de Estudios del Puerto sobre el principio sobre el cual está basado el cero oficial aplicado a los estudios hidrográficos, dicho miembro informante no pudo contestar categóricamente a tan primordial como importante tema. No puedo creer que esto haya sucedido, pero si este hecho resultara cierto, agregado a otros antecedentes que conozco, no me cabe duda que mis pesimistas opiniones serán con el tiempo confirmadas, lo que lamentaría por el porvenir del país. Según datos que tengo y que merecen confianza, nuestro cero oficial está basado en el cero de las cartas hidrográficas inglesas de nuestra bahía. Reconozco a las citadas cartas como las primeras del mundo, como guía para los navegantes, sin dejar de reconocer que no dejan de tener sus errores, errores que, si no afectarían a la navegación, para la cual están destinadas, considero que deben tomarse bien en cuenta cuando se trata de la construcción de un puerto que costara muchos millones de pesos al Estado y del que dependerá el porvenir de la patria. También me he podido dar cuenta de que los planos

hidrográficos de la bahía, presentados al Gobierno por la Comisión de Estudios del Puerto, no son el fruto de un detenido y minucioso estudio efectuado sobre el terreno, sobrio en detalles y pormenores. Si bien encuentro en ellos determinados los escollos naturales que señalan las citadas cartas inglesas, no encuentro todos los escollos artificiales que existen en nuestra bahía, formados por cascotes de buques de hierro y madera sumergidos y semienterrados en el lecho del río, los que sin duda alguna las dragas no podrán remover y serán materias de grandes gastos; lo que desde ningún punto de vista debieron quedar sin ser relevados en un trabajo serio y de tan magna importancia, para cuya deficiencia no encuentro causas justificables. Por otra parte en un río como el nuestro, donde el flujo y reflujo es irregular, donde las mareas dependen de los vientos y las corrientes obedeciendo a determinados factores, como por ejemplo a grandes avenidas producidas por crecientes del Paraná, Uruguay y ríos afluentes, suelen tomar velocidades extraordinarias y anormales y estas, como el cero oficial de las mareas, debieron y deben ser el tema de un prolijo estudio, no de horas, sino de meses o años empleando todos los medios posibles e investigando hasta en las más humildes como encumbradas fuentes todos los datos, para obtener el más exacto respaldo. No trabajos de bufete, como son los que representan esas cartas hidrográficas, sino trabajos efectuados con la cooperación de los buques de la armada nacional y sus tripulaciones. Sin embargo, muy a pesar nuestro, nunca fuimos ocupados ni consultados en lo más mínimo, por los miembros que formaban la Comisión de Estudios del Puerto, probablemente fundados en la creencia de que nuestros marinos nacionales no les podrían proporcionar alguna luz. Pero sí, consultaron las observaciones, buenas o malas, hechas por los encargados del Dique Cibils- Jackson y Mauá, llevadas con bastante prolijidad, pero no en todos los

casos por personas competentes y de responsabilidad. Tampoco fueron consultados los prácticos del puerto y lemanes, que podrían haber suministrado precisos datos, y que son sin duda los que tienen que conducir los buques al puerto, y también los responsables de los riesgos, entre los cuales existen muy competentes marinos, conocedores de nuestro río y del gobierno de las grandes naves de vela y vapor. Opino que la velocidad de las corrientes no ha sido debidamente estudiada, porque conozco perfectamente cómo se efectuaron los estudios, durante los cuales los ingenieros “no pasaron mucho tiempo a flote” que es la ÚNICA manera en que se efectúen esos trabajos- embarcados día y noche, con buenos y malos tiempos- haciendo observaciones horarias durante largos periodos y en las diferentes estaciones del año. Así entiendo yo que deben hacerse los estudios hidrográficos para una obra tan importante y de tanta trascendencia como el Puerto; a esto llamaría yo hidrografía nacional. Con ayuda del vecino, la denomino hidrografía internacional. Y la considero de limitado valor técnico y de resultados problemáticos. La Comisión de Estudios del Puerto, para haber hecho un trabajo hidrográfico eminentemente nacional y patriótico, nunca debió haber extendido sobre sus mesas de dibujo ninguna carta hidrográfica de nuestro Puerto, de origen extranjero, ni aun nacional, sino después de tener impresas las cartas de su propia cosecha, para hacer entonces un estudio comparativo de ellas. Así trabajan los hidrógrafos; de otra las cartas resultarían plagios, que pueden hacerlo muy bien los dibujantes como las he hecho yo, que soy un profano en la materia. Cuando naufragó el vapor español CIUDAD DE SANTANDER en la isla de Lobos, para demostrar gráficamente este peligroso escollo y el gran mausoleo de los navegantes, el temible Banco Inglés, formulé unos planitos de ambos escollos, calcando una carta inglesa, en la cual había rectificado algunos sondeos; traduje al

español las referencias, reduje los sondeos al sistema métrico decimal y demarqué las zonas peligrosas. Los presenté al Ministerio, acompañando una nota explicativa; gustaron muchísimo, resultaron muy bonitos y conseguí mi objetivo que era, como he dicho, demostrar gráficamente esos escollos; pero jamás me hubiera permitido recomendarlos como un trabajo serio que pudiera servir de base para la construcción de un faro o de un puerto, ni de ninguna obra donde pudiera arriesgarse un centésimo; era un trabajo incompleto y nada más, como considero que lo son las cartas hidrográficas nacionales de la bahía de Montevideo, presentadas por la Comisión de Estudios del Puerto. He estudiado muy buenos trataditos sobre hidrografía práctica y efectuado trabajos en nuestra bahía, casualmente en el meridiano de Piedras Blancas, guiado por el espíritu investigador que me domina y al cual debo los conocimientos que tengo en materias navales; pues sabido es que no procedo de escuelas y que me he formado en la práctica por mis propios esfuerzos. He podido apreciar corrientes muy superiores y profundidades muy inferiores a las determinadas en las cartas hidrográficas inglesas. He destruido algunos de los buques que se encontraban sumergidos en la bahía, usando en esa operación explosivos a base de nitroglicerina, debido a cuyo potente y especial efecto he dejado profundidades de más de cuatro metros bajo el nivel del lecho en el sitio que ocupaban; poco tiempo después he ido a sondear en el mismo paraje, y lo he encontrado nivelado por un barro menos solido que el primitivo. Las tentativas hechas por diversas empresas para extraer los tesoros que se dice existen en el casco del galeón español NUESTRA SEÑORA DE LORETO, naufragado en la bahía, han fracasado porque con el más pequeño temporal se rellenaban nuevamente los puntos dragados por diferentes sistemas, debido a la calidad del fondo. Estos trabajos los he presenciado y en algunas ocasiones

también he coadyuvado en ellos. Estos antecedentes me aterrorizan, porque me demuestran que el eminente ingeniero Guérard ha proyectado un magnífico puerto, dado el paraje en que se lo han pedido; pero ha proyectado sobre una base insegura con respecto a las corrientes y profundidad, de cuyo importante factor depende el buen o mal resultado de tan magna obra. No cabe duda que en caso de resultados negativos no podrían hacerse cargos a tan autorizada persona, sino a aquellos que le suministraron datos erróneos. Soy partidario de un puerto que supere muchísimo en profundidad al puerto Madero de la vecina orilla. Considero el proyecto Guérard incapaz de hacerle la competencia, por falta de profundidad, y por consiguiente lo creo malo. Nada importaría para el Estado gastar algunos millones más, con tal de conseguir la preponderancia efectiva de máximo calado por muchísimos años y sin constante dragaje. Yo creo que, para hacer un puerto para las necesidades del presente, que no pueda competir eficazmente con el de Buenos Aires, mejor sería dejar las cosas como están y que los señores Lussich, Semadeni, Escofet, Rodríguez y Cazenave, Valaró, Vilaró y demás lancheros sigan encargados de la carga y descarga de los buques; quienes seguramente sabrán dar cumplimiento a su cometido sin perjudicar al comercio, como lo han hecho hasta ahora. Hágase el practicaje obligatorio, para evitar naufragios; establézcanse semáforos y estaciones de salvamento de náufragos; alúmbrese debidamente nuestras costas. Mientras tanto vayamos estudiando con clarividencia y mucha calma nuestras corrientes y mareas y draguemos el canal de ensayo, indispensable en estos estudios. Dragando profundamente nuestra privilegiada bahía y haciéndole algunas defensas para los vientos del segundo al tercer cuadrante, que son los únicos que meten mar, y formándole buen canal de entrada: ¿no tendríamos un puerto de abrigo, muy práctico, amplio, bueno y barato, que es lo que

necesitamos? Vuelvo a decir: pretender hacerle competencia al puerto Madero con el puerto Guérard, es soñar fantasías. A mi juicio y al de muchas personas más competentes que yo en la materia, los ingenieros hidráulicos Guérard, Tolkmitt, etc., a pesar de su reconocida competencia, no han dispuesto del tiempo necesario para hacer el estudio hidrográfico de nuestros ríos, ni han dispuesto tampoco de datos exactos para fundar debidamente sus teorías. ¿Presentó el ingeniero Guérard alguna solida garantía para responder que el canal de entrada al puerto conservará su profundidad sólo por medio del saneamiento autónomo efectuado por las corrientes? ¿Garante el ingeniero Guérard que los trasatlánticos podrán entrar al puerto sin dificultad, con temporales del segundo y tercer cuadrante? A mi juicio si garante satisfactoriamente estos dos importantes puntos, no será tan grande el mal; si no los garante, estaremos perdidos: las rentas del puerto no alcanzarán para sostener el material de dragaje en acción, y los salvatajes en vez de ser en el Banco Inglés, serán en la entrada del puerto. Experimentaremos una reacción favorable durante el tiempo que duren las obras para volver a caer en el más espantoso marasmo una vez terminadas, y entonces no habrá remedio, y tendremos que presenciar muchos suicidios de orientales, pero no de extranjeros. Nuestra estadística marítima no aumentará mientras no acrezca la población por medio de sabias leyes que protejan la inmigración, mientras no se fomenten las industrias agrícolas y se construyan buenos caminos para que lleguen a puerto sin recargo de fletes, mientras el calado de los buques no les permita rebasar Punta de Indio y los armadores no tengan más remedio que designar a nuestros profundos puertos como terminación de viaje en el Río de la Plata. Hay que convencerse: los buques mercantes no visitan los puertos por mero placer, acuden a los mercados para los cuales son fletados y donde se encuentren fletes de retorno; y los ingleses

diran:” Montevideo, esplendid port, but no freighths; Buenos Aires very bad port, no deep at all, but plenty of cargo. Buenos Aires for ever”. O sea: Montevideo, esplendido puerto, pero no hay fletes; Buenos Aires muy mal puerto, nada profundo, pero mucha carga. Buenos Aires para siempre, y seguirán de largo, contemplando desde a bordo, con sus anteojos de marina, nuestro puerto, mientras Punta de Indio le franquee la entrada a ese gran mercado. Es necesario también que seamos alguna vez patriotas, y que miremos más allá de nuestras narices; que tengamos presente que nuestro país navega con “viento de almirante” hacia el progreso, según la frase de un distinguido escritor. A medida que progresemos, es necesario que nos ocupemos de nuestra defensa marítima. Tenemos competentes ingenieros militares nacionales, pero ninguno de ellos ha formado parte de la Comisión de Estudios del Puerto, para estudiar su defensa. ¿Sería lógico que gastáramos cándidamente muchos millones de pesos para construir un puerto que estará a disposición del primer pirata que se presente con cuatro cañones, y no de gran calibre? Remember our History. Las naciones, para ser grandes, tienen que ser fuertes; donde no progresa la fuerza, no progresa el comercio; esta es una máxima indiscutible. Creo que he discutido bastante, y no deseo importunar por más tiempo al lector: voy a concretar mis argumentos relativos al Puerto Guérard. Pongan los señores miembros de la Comisión de Estudios del Puerto, como hombres de ciencia y patriotas, la mano sobre su corazón; mediten la responsabilidad que van a contraer ante la patria querida y reflexionen sobre los puntos anteriores y los siguientes. 1º La profundidad que se va a dar al puerto Guérard no está en relación con los rápidos adelantos que se operan en el arte de la construcción naval moderna. Como es notorio, día por día se aumenta el tonelaje y calado de los buques debido a que los armadores por este medio buscan la economía para

ofrecer ventajas al comercio, abaratando los fletes. De manera que los trasatlánticos que nos visitan actualmente, no podrán competir con los colosos del porvenir, y tampoco estos podrán entrar al puerto de Buenos Aires y solo llegarán hasta el nuestro, que es precisamente lo que nosotros debemos tener muy presente. Por esta modificación que debe operarse infaliblemente en la navegación, nos veremos dentro de pocos años, en la dura necesidad de abandonar el costoso Puerto Guérard para el cabotaje y construir un nuevo puerto, con aguas más profundas, en el Buceo o en las costas del Este, verdaderas llaves maestras del Río de la Plata y sus afluentes. Esto tiene forzosamente que suceder si queremos obtener el predominio comercial marítimo sobre nuestros limítrofes, explotando las ventajas con que nos ha favorecido la naturaleza y que forman la más sólida base del engrandecimiento de nuestra patria, chica en extensión, pero grandísima por su posición geográfica al sud del Atlántico y en la embocadura del Río de la Plata, provista de importantes puertos naturales de gran profundidad, donde la mano del hombre poco tendría que hacer, si fuéramos prácticos, para perfeccionarlos y no padeciéramos de ese espíritu de imitación que nos pierde. Porque los argentinos ganaron terreno sobre el río, o, mejor dicho, sobre un displayado que era de la única manera que podían hacer puerto, ya que queremos ganar terrenos en nuestra profunda y hermosa bahía, que rellenos con las materias fecales que constituyen sus fondos, no solo serán verdaderos focos de infección, sino que estarán desiertos como los terrenos tomados a la playa hace treinta años. Nosotros no tenemos que avanzar sobre el río y vivir sobre terraplenes: podemos vivir sobre la base natural y sólida del planeta; nuestro país está despoblado, los terrenos sobre nuestra bahía desiertos y la propiedad territorial no vale nada. No seamos ilusionistas: seamos prácticos; estudiemos con

calma el puerto del porvenir y no del presente. La fuerza irresistible del progreso y los acontecimientos tienen forzosamente que obligar a nuestros limítrofes a introducir y exportar sus mercaderías y productos por nuestros profundos puertos. 2º Aun en el caso de aceptar el proyecto Guérard como bonísimo tocante a profundidad, considero que el canal de entrada, dragado en un fondo blando como el de nuestra bahía, y sin defensa a los costados, solo podrá ser conservado por un constante dragaje que absorberá enormes sumas de dinero. 3º El canal de entrada del puerto, por sus dimensiones y dirección, va a ofrecer graves dificultades para surcarlo con ciertos y determinados vientos y estado anormal del río, como así lo han asegurado algunos marinos nacionales y extranjeros muy competentes y prácticos en el manejo de los grandes trasatlánticos, cuya autorizada palabra debe tomarse muy en cuenta. Un ingeniero podrá decir: “un buque con 7,75 m. de calado puede surcar sin dificultad un canal de 8 m. de profundidad”: pero un marino le contestará: “el buque de mi mando no gobierna bien cuando siente la poca agua, este buque no obedece al timón con menos de 0,50 m. de luz bajo la quilla. Por estas causas no puedo surcar el canal sin exponerme a varar en sus costados o embestir algún buque que navegue en dirección opuesta.” Esto último sucede constantemente en el puerto de Buenos Aires, y creo sucederá también en el nuestro. Es un gran engaño creer que los buques se gobiernan a piacere y que sus quillas pueden cortar lo mismo el agua que el barro. El gobierno de las naves obedece solo a ciertas y determinadas leyes que el marino tiene que respetar y a las que tiene que precisamente que ajustarse para evitar contratiempos que no es del caso detallar aquí. 4º Los costosos diques de carena que se proyectan, creo que los veremos desiertos, como desgraciadamente vemos los diques Cibils-Jackson y Mauá, no porque

estos no reúnan buenas condiciones de capacidad y calado, ni tampoco porque nos falten talleres mecánicos de primer orden y operarios competentes, sino porque, debido a nuestro régimen monetario (oro) no podemos competir con nuestros limítrofes que están a papel. Sabido es que lo que más cuesta en las carenas y obras mecánicas no es el material, sino la mano de obra, y que los operarios en nuestro país, pagos a oro, ganan casi doble jornal que en la vecina orilla, pagos a papel. Por consiguiente los buques pueden ser carenados en los diques argentinos por casi la mitad de precio que en los nuestros y esta es la sola causa porque huyen los armadores de nuestros diques en busca de la economía que les ofrecen los argentinos. 5° Siendo nuestro puerto, para la mayor parte de los buques que lo frecuentan, un puerto de tránsito y no de fin de destino, al que Buenos Aires absorbe a pesar de los inconvenientes que ofrecen los bajos fondos de sus costas, debido a su gran población y a su poder comercial, nuestro puerto Guérard debía ser dotado de un amplísimo antepuerto, provisto de amarrazones donde pudieran amarrarse sin pérdida de tiempo, los buques que llegan de tránsito y dejan en él una reducida parte de su carga, haciendo sus operaciones de carga y descarga simultáneamente por medio de lanchas, como lo hacen actualmente, y seguir sin pérdida de tiempo, ni gastos de puerto, su itinerario de viaje. Es sabido que los grandes trasatlánticos de la carrera del Pacífico, como a muchos otros, no les conviene, desde ningún punto de vista, entrar a las dársenas para tomar unos cuantos pasajeros y carga, y han de preferir hacer sus operaciones amarrados a las amarrazones del abrigado antepuerto, donde por medio de lanchas podrán trabajar simultáneamente por babor y estribor, descargar, cargar y hacer provisiones en el tiempo que necesitarían solamente para entrar a la dársena y amarrarse. Time is money: este es el gran problema. Si no damos estas facilidades de hacer

operaciones en el antepuerto, no llegaran a nuestra dársena ni la mitad de los trasatlánticos que llegan actualmente; los vapores seguirán directamente para Buenos Aires mientras tengan agua suficiente como tienen ahora; y los veo diariamente pasar a gran número, a vista de nuestro puerto y a tiro de cañón de nuestra Fortaleza, sin que tengan muchos de ellos ni siquiera la cortesía de mostrar su bandera. También este amplio y dragado antepuerto sería, sin la menor duda el puerto de refugio y la estación donde todas las escuadras extranjeras que surcan los mares actuales se darían cita, y seguramente veríamos con frecuencia en él a los grandes buques de línea argentinos, cuyas tripulaciones, conjuntamente con las demás, darían vida e impulso a su comercio marítimo y a su población; cosa que no podrá suceder con el reducido antepuerto Guérard. Nuestro porvenir depende del éxito del puerto. No seamos tacaños: seamos patriotas; hagamos un puerto como lo necesitamos para prosperar, y no uno que nos llevará a la ruina, para ahorrar unos millones de pesos y que nos perjudicara en billones. El desesperante clamor de los navegantes que surcan el Río de la Plata es, al presente, lux, mas lux; en el porvenir será: profundidad, más profundidad. Si abandonamos este principio, estaremos perdidos. Mi juez será el tiempo.

Opinión del Ilustrado Estadista Doctor Ángel Floro Costa, referente al puerto de Montevideo⁽¹¹⁾

“La cuestión del Puerto en que tanta esperanza cifran los espíritus superficiales de mi país, tal como se ha sancionado, más que un crimen de lesa patria, es un suicidio económico que nos hará perder la supremacía comercial del Plata, como lo he demostrado en este mismo diario hace siete años sin que ningún patriota de esos que cantan himnos a Artigas y a los Treinta y Tres, quisiese comprender mis demostraciones prácticas.

Yo no sé dónde está el nacionalismo, dónde el decantado amor a la patria, en un país en el cual las más estrechas medianías, mancomunadas al charlatanismo extranjero, son los que resuelven in anima vili la más grave, la más trascendental de todas nuestras cuestiones”.

El Siglo. Abril 12 de 1901.

Todavía sobre el Puerto de Montevideo

“Efectivamente es así. Debido al arresto del capitán de navío señor Jorge Bayley, preso en la Fortaleza del Cerro, que esta República es deudora de uno de los más importantes estudios que se hayan publicado últimamente referente a las consecuencias del proyecto Guérard. El lector diligente podrá leerlo en los tres números de la Tribuna Popular, correspondientes a los días 8, 9 y 10 del corriente. Os expone el argumento con claridad, principalmente desde el punto de vista de las dificultades que ofrecerá a la navegación, de los gastos enormes que se requieren para su conservación, de la deficiencia y peligros del antepuerto, como asimismo desde el punto de vista importantísimo de la estrategia comercial y militar. Es una crítica severa y justa sobre los procedimientos de la Comisión de Estudios, a cuyas sesiones acabó por no asistir su vicepresidente ingeniero Zanetti, avergonzándose de la ligereza e indecible audacia de jóvenes y alborotadores ingenieros, los que, según él, con torpe entendimiento y ninguna práctica asesinaban a su propio país. A excepción de dicha Comisión, que aprobando el proyecto Guérard solo aprobaba lo que ella había hecho: ¿a quién fue sometido el estudio del Proyecto? A nadie. Se elevó a la Cámara de Representantes, que lo aprobó sin discusión, declarándose incompetente, y por las mismas razones por el Senado sin discusión. Y sin embargo, eran ya conocidas las razones por las cuales el ingeniero Zanetti

había votado en contra del proyecto: ya en EL DÍA se habían publicado los estudios de Rigoni; en la TRIBUNA POPULAR aquella espléndida serie de artículos en los cuales el señor Batisti examinaba el proceder infantil de la Comisión, y demostraba con argumentos de hecho y deducciones lógicas, cuan ruinosas eran las obras aprobadas y era también conocida la opinión de varios centenares de capitanes, pilotos, prácticos y armadores pidiendo que se rechazara el proyecto. Pero todo esto de nada ha servido. La consigna era aprobar, y sin más se aprobó. Hasta la prensa del país parecía comprendida en la conspiración, puesto que nos consta que se rehusó a publicar escritos de los hombres de mar, precisamente porque las razones de su oposición eran demasiado convincentes, la exposición de los hechos demasiado clara o conocida, de manera que el público podía retrasar u oponer obstáculos a la aprobación, deseada a cualquier precio. Parece increíble, pero así fue, con la continua aprobación de la prensa adúlona, in verba magistri, y el buen público creyente de buena fe en la infalibilidad de los experimentos, aun en proyectos, sin los estudios locales o lo que es peor, sobre estudios equivocados de personas incompetentes. No hay quien no conozca la gravedad del desastre, si las obras, como tenemos razón de temer, resultaran perjudiciales en vez de provechosas. Recordemos que el puerto de Saint Louis, en la isla de Bourbon, se llenó en una sola noche de temporal, y que el de Licata se rellenaba a medida que las obras se hacían. Errores de esta naturaleza, llevarían a este país a la ruina; y que igual, u otros más graves, existen en el proyecto Guérard, ha sido demostrado por los hombres de ciencia y por aquellos de experiencia local. Por consiguiente, y si bien algo tarde, la actitud del capitán Bayley merece las alabanzas que le tributamos, amplias y sinceras. Nos duele no poder afirmar otro tanto de muchos egregios

ingenieros nacionales, quienes, participando de los justos temores del señor Bayley, temen manifestarlos; lo que perjudicará tanto a su reputación de ciudadanos, como a la de cultivadores de la ciencia. Pilatos no mereció elogios de la posteridad”.

(Traducción del editorial de diario L'ITALIA del 13 de abril de 1901)

Epílogo

“Por mi parte, opino, que nunca es tarde cuando la dicha es buena; que poniendo por medio un poco de patriotismo y clarividencia, aún estamos en tiempo de evitar la catástrofe. Vuelvo a repetir: nosotros no necesitamos más puerto que el gran puerto de abrigo con que nos ha favorecido la sabia naturaleza profundamente dragado y perfeccionado por la mano del hombre, con los mismos elementos que hemos contratado para el puerto Guérard; ni más diques de carena que los que con marcada abnegación y progresista espíritu construyeron las empresas Cibils-Jackson y Mauá, importantísimos establecimientos que, desgraciadamente, para arruinar a sus propietarios no precisan tener todavía en su contra la competencia de los diques oficiales. Y considero al Puerto Guérard el lujo de la miseria; lo considero más fatal aún, pues muy a pesar mío no veo en él sino a la guillotina que hemos importado de la gran República Francesa para decapitar a nuestra querida madre, la Patria. Hay muchas maneras de ser patriota; no es solamente derramando la sangre en los campos de batalla que se prestan grandes servicios al país: encerrado en esta prisión, sin más armas que el papel, la pluma y la tinta, considero que estoy prestando a la Patria mejores servicios que los que he prestado y le prestaría al pie del mortífero cañón en fraticidas combates. A pedido de muchísimos colegas y amigos que participan de mis ideas, es que he ordenado este folleto para ponerlo a disposición

del público, haciendo los más sinceros votos porque las optimistas teorías de los señores miembros de la Comisión de Estudios del Puerto triunfen con gran ventaja sobre los pesimistas presagios en él contenidos”.-

Fortaleza General Artigas, abril de 1901.

NOTAS

(1) Debe destacarse la labor de investigación y compilación de esta obra de 333 páginas que se halló a cargo del C/A Juan José Fernández y el C/N Jorge Saravia Briano.

(2) Pagina 37, obra reseñada.

(3) Esta imprenta cubrió durante las décadas finales del siglo XIX y la inicial del siguiente siglo, una notable saga de publicaciones con destacadas firmas de aquellos momentos.

(4) Con diversas e importantes modificaciones el proyecto Guérard sería finalmente aprobado por el Poder Ejecutivo el 7 de noviembre de 1899.

(5) Fernández Saldaña y García de Zúñiga. “Historia del Puerto de Montevideo.” ANP. 1939.

(6) “Deseoso de apaciguar la opinión, Santos llamó entonces al Ministerio a tres líderes de la oposición: los doctores José P. Ramírez, Aureliano Rodríguez Larreta y Juan Carlos Blanco, los tres miembros conspicuos del partido Constitucional, quedando así constituido el Ministerio de la Conciliación, en noviembre de 1886. Apenas culminados los festejos de este hecho el general Santos presentaba su renuncia y se embarcaba para Europa el día 18 de ese mismo mes”. THOMAS Eduardo. “Historia Nacional”. Monteverde. Montevideo. 1950.

(7) Integrado por el doctor Pedro Visca, el arquitecto Juan Alberto Capurro y el ingeniero Carlos Arocena.

(8) La intervención del doctor Francisco Soca fue fundamental para que se desechara el anteproyecto Rigoni. Una de sus

características más criticadas fue la ubicación de un gran rompeolas exterior a la bahía y asimismo su canal de entrada al puerto enfilado hacia el S.E. y paralelo a la costa.

(9) Primer periódico uruguayo en publicarse dentro de un sistema rotativo. Se imprimió hasta el año 1960. Hoy aún queda en pie el Palacio Lapidó donde funcionó su última redacción.

(10) Biografías Navales. Revista Naval. Noviembre 2002. Página 39.

(11) Abogado, periodista y político; gran polemista.

Bibliografía consultada

BATTISTI Alceste. “Puerto de Montevideo”. Montevideo. 1903. La Tribuna Popular.

BAYLEY Jorge V. “Puerto de Montevideo”. Montevideo. 1901. Dornaleche y Reyes.

CENTRO DE NAVEGACION TRANS-ATLANTICA.”Crónica de un Puerto”. Montevideo. 1991. Impresora Gordon.

REVISTA NAVAL. “Biografías Navales”. Montevideo. 2002. Zona Libro.



EL TALENTO PERDIDO

Algunos apuntes sobre la paradoja de los Oficiales y Suboficiales Retirados: el conocimiento organizacional desarrollado y perdido

Por el Contralmirante (R) Daniel Héctor NÚÑEZ RODRÍGUEZ



El CA (R) Daniel H. Núñez pasó a Retiro Voluntario en Febrero del 2018 y durante su actividad como Oficial Almirante ocupó los cargos de Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Comandante de la Flota y Director General de Personal Naval. Fuera de la Armada y sin perjuicio de su destino naval, ocupó los cargos de Sub Jefe del Estado Mayor de la Defensa y Presidente del Instituto Antártico Uruguayo. En ese periodo también realizó el Curso para Comandante de Componente Marítimo de Fuerzas Navales Combinadas. Es licenciado en Sistemas Navales y Magister en Dirección Estratégica de Recursos Humanos y Gestión del Conocimiento. Hoy ocupa la Presidencia de la Asociación Civil Antarkos.

Introducción

Hay algo insano en la Ley del Sistema de Previsión Social Militar, Nro. 19.965, Art. 8, inc. 2), nuestro pasaje a Situación de Retiro Obligatorio es el día de nuestro cumpleaños!!! Nadie analizó que sería mejor completar funcionalmente el año militar para retirarnos sin afectar al servicio? Nadie analizó que quizás, hasta desde el punto de vista psicológico, no es lo acertado? Nadie analizó que el propio vocablo “Retirado” nos coloca, para algunos, en un estadio de: “*ya no es de utilidad*”?

Pero todo esto no dejan de ser elucubraciones de quién escribe, que a algunos les parecerá bien y a otros mal, pero de lo cual no creo que tengamos dos opiniones es del enorme activo intelectual que abandona la Institución cuando se retira del servicio activo, cada uno de nosotros.

Toda la formación y la capacitación que recibimos, toda la experiencia que tenemos, todo nuestros conocimientos y habilidades, se van con nosotros y eso afecta a la organización en distintos ordenes. Aparte de eso, debemos tener presente que una persona posee

parte de la memoria histórica organizacional; *conocí a personal cuya ausencia significó la pérdida de cierta “biblioteca” de un puesto de trabajo y porqué no de la propia Unidad.*

El presente artículo propone interpelar sobre la pérdida de talento humano que sufre nuestra Institución Naval cada vez que se producen retiros, obligatorios y voluntarios, que de alguna forma es irremplazable y que deberían existir esfuerzos para lograr mantener vínculos laborales cuando ambas partes estén de acuerdo; no incursiona en el porqué se van (bajas o retiros).

El Talento Humano ... perdido

Reconozco que el activo intelectual que se pierde depende de cuatro actores:

- **El Estado** no contrata oficiales ni suboficiales retirados para ocupar puestos que se consideren críticos de ocupar por personas que han sido calificadas (con altos costos para el erario público) y tienen la experiencia necesaria para mantener niveles superiores de eficiencia y eficacia en los mismos.

- **La Armada**, sea por lo anterior o por elección institucional, en términos generales, no realiza, planes para volverlos a utilizar. Se puede argumentar que no hay amparo legal, a excepción de los cargos honorarios.
- **Los Oficiales en Actividad** en cargos de responsabilidad, en su mayoría no ven la necesidad y (*en mi opinión*) hasta se sentirían “*invadidos*” por quienes, en algunos casos, fueron sus superiores; reconozco que existen casos contrarios.
- **El propio Oficial / SO Retirado**, que muchas veces “*desaparece*” hasta del ámbito social de la Armada. En oportunidades, algunos han sido consultados para trabajos acotados y a tiempo parcial, y en su mayoría (de acuerdo únicamente a mi experiencia personal) han rehusado contribuir (a este respecto hay que decir que la contribución solicitada no involucraba una retribución económica).

A mi parecer, este asunto de la retribución económica es una cuestión central, ya que es justo que se acepte un trabajo que involucrará tiempo y esfuerzo y se obtenga un beneficio económico por ello.

Es más, en octubre de 2018, el artículo 44 de la Ley 19.670 de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal de 2017, habilitaba al Ministerio de Defensa Nacional (MDN) a contratar, en régimen de arrendamiento de servicios, a militares retirados (solo Retiro Obligatorio) que no dejarán de percibir “el haber de retiro servido por el Servicio de Retiros y Pensiones de las Fuerzas Armadas”. Tampoco se modificarían los derechos que “por condición de retirado ostenten con antelación al respectivo contrato”. El artículo dice, además, que esos contratos serán por el plazo de un año “prorrogables por idénticos períodos”. El MDN no podrá hacer más de 80 en forma simultánea, “hasta un máximo

de \$26.000.000, monto que se ajustará anualmente en el mes de enero por la variación del Índice de Precios del Consumo (IPC)”. El monto máximo que podrá abonarse en cada contrato por concepto de honorarios, será de 13 BPC (trece Bases de Prestaciones y Contribuciones) mensuales. El valor de la BPC que rigió para el año 2022, a través del Decreto 04/022, se fijó en \$ 5.164. El máximo honorario de 13 BPC significan \$ 67.132. Actualmente, consultada la Dirección de Recursos Humanos de la Armada, no hay ningún contrato hecho con esta modalidad. De hecho cargos como el de Presidente del Instituto Antártico o Director de Museo Naval son honorarios y ambos fueron y son ocupados por Oficiales Almirantes y Superiores, retirados.

Es necesario explicitar que, *únicamente a juicio de quién escribe*, existe una suerte de “clasificación de los Retirados”:

- la primera clasificación se da, legalmente, entre quienes lo hicieron por imperio de la edad y quienes lo hicieron voluntariamente
- la segunda entre aquellos en los que la Armada invirtió en su capacitación, en el país ó en el extranjero, y en quienes únicamente realizaron los cursos obligatorios de cada grado (podríamos agregar también las cuestiones de experiencia)
- la última está integrada por un solo tipo de personas, aquellos que han ocupado por muchos años, cargos sensibles, donde la Armada no produjo relevos (en el ámbito privado se llama “Plan de Sucesión; *la Armada no posee planes de sucesión en cargos sensibles, ni ha determinado cuales son los mismos*) y por ende su ausencia rebaja sensiblemente la calidad del servicio. Se observa mayoritariamente entre oficiales especialistas y SSOO, y también en cargos

donde la experiencia, el aplomo y la circunspección del oficial retirado es crítica para el éxito del servicio, p.e.: la Comisión Técnica de la DIRME.

La situación actual

Frecuentemente escuchamos que la pérdida de Oficiales, que está sufriendo la Armada, no le permite cubrir los puestos que la Institución demanda, (infrecuentemente, algunas voces se alzan también reclamando una reorganización). Si contestáramos negativamente a la pregunta: *“Esta situación se va a revertir a corto o mediano plazo?”*, estamos en un problema que requiere soluciones distintas, diferentes a las que generalmente empleamos (y que ya han demostrado ser inútiles). Recordando la frase de Einstein: “Si buscas resultados distintos, no hagas siempre lo mismo”, deberíamos aplicar soluciones innovadoras.

Como solución innovadora, podríamos crear una figura para *“revincular”* a Oficiales y SSOO que quieran trabajar en la Institución con el grado que ostentaban al ser baja o retiro voluntario; podríamos utilizar más al Reservista (convocarlo a filas), podríamos rediseñar la carrera del SO para que más tempranamente (los que poseen las condiciones deseadas) alcanzaran grados de Oficial del Cuerpo Especialista (cosa que se está haciendo), etc. No estoy diciendo que las propuestas mencionadas sean las adecuadas, pero sí son diferentes, y a ese tipo de ideas es a las que se debe arribar, qué algunas de ellas necesitan aprobación del Poder Ejecutivo?, qué sería una oportunidad para innovar en una nueva ley orgánica?

En cuanto a los retiros obligatorios, buscar soluciones en el orden de ofrecer cargos sensibles a personas de reconocida trayectoria y dominio del mismo, es una manera de atraer nuevamente al servicio naval a oficiales y sub-oficiales destacados (p.e.: además del CEHIS

que ya está dirigido por un retirado también podrían establecerse otras unidades que por su misión se prestan de igual forma para esta experiencia).

En el ámbito civil el tema de volver a contratar personas que ya se han jubilado, tampoco pasó desapercibida y en un artículo titulado *“Llegar a la edad de retiro y seguir trabajando: el dinero, la vida social y la “satisfacción”*, Pedro Tristant⁽¹⁾ exponía las razones principales de ésta decisión y establecía que cerca del 7% de las personas de entre 60 y 69 años optó por continuar en actividad después de jubilarse.

La Ley N° 19.006, Jubilación por Industria y Comercio, establece las condiciones que habilitan la compatibilidad de una jubilación con el desempeño de una actividad. Establece que éstas son situaciones especiales para aquellos sectores de actividad en los que exista escasez de mano de obra calificada en determinados oficios, profesiones o categorías laborales y requieren autorización del Poder Ejecutivo.

Sus beneficiarios son jubilados que no superen los 70 años de edad al momento de la contratación. Entre sus derechos, se encuentran algunos como:

- Deberán ser contratados como personal calificado o para el desempeño de tareas de personal superior y deberán contribuir a la formación profesional de trabajadores.
- La contratación será a término y por un plazo no mayor a 2 años.
- La jornada máxima del jubilado contratado bajo el régimen de esta ley no podrá superar las seis horas diarias.
- El salario mínimo será el que corresponda a la categoría laboral de las tareas que realice. Estará gravado por las aportaciones al Fondo Nacional de Salud y constituirá asignación computable y aportará por las contribuciones especiales de seguridad social.

La próxima batalla inclusiva es por los mayores de 45 años, afirma Gabriela Malvasio en un artículo escrito el 6 oct 2020 para El Observador. Menciona otro artículo sobre el surgimiento de la economía plateada en El País de Madrid, donde Ana Castillo y Masato Okumura de BID Lab, instan a vencer la barrera de la discriminación por edad. “El edadismo impide desarrollar respuestas adecuadas al envejecimiento de la población, ya que sesga nuestra visión del envejecimiento y de la edad adulta, y limita el tipo de respuestas que podemos ofrecer para responder a sus necesidades. El enfoque adecuado sería, en su lugar, aprovechar la sabiduría, experiencia y mejores condiciones físicas y económicas de los adultos mayores de hoy en día”. Los especialistas del BID, opinan que... este segmento “será clave para la innovación, la creación de nuevos empleos y el crecimiento económico”.

Mientras que en Uruguay, el Presidente de la Asociación de Profesionales Uruguayos en Gestión Humana (ADPUGH) Daniel Paredes, señala las modalidades de contrato de tiempo parcial como una manera en que las empresas pueden implementar medidas para este segmento etario. ..., hay tres acciones que las compañías pueden tomar para dejar de ver a la edad como un problema: por empezar, incorporar en su discurso y en sus iniciativas de recursos humanos señales de que, al menos, toman nota de la existencia de empleados de más de 50 años, ...

Las estrategias de las empresas y la normativa laboral deberían incluir más opciones de gradualidad para trabajadores seniors, que no tendrían problema en resignar parte de un salario elevado a cambio de más tiempo recreativo, meses sabáticos, etc.

Que haya trabajadores de 80 años en una firma —y cada vez los habrá más— implica que allí conviven cinco generaciones de empleados (mix multigeneracional). Este contexto obliga a pensar en políticas de integración, en la conformación de equipos con diversidad

etaria y en programas de mentoreo y de mentoreo inverso (enseñanza de habilidades de los más jóvenes hacia los mayores).”

Ejemplos de Armadas de la región respecto a los Retirados

1. Armada Argentina

La Ley N° 19.101, Ley para el Personal Militar del 30 de junio de 1971, establece que el Oficial retirado y con haber de retiro (35 años de servicio), puede ser contratado; en su Art. 9° Numeral 2°: “Para el personal en situación de retiro regirán las siguientes limitaciones y extensiones a los deberes y derechos:

- Es obligatoria la sujeción a la jurisdicción militar y disciplinaria...y además a la jurisdicción de los tribunales de honor
- Es voluntaria la aceptación y ejercicio de funciones del servicio militar y obligatoria en los casos de convocatoria; sólo en esta última situación podrá ejercer funciones de comando.
- No tiene facultades disciplinarias, salvo en el caso que desempeñe funciones del servicio militar, en que las tendrá solamente con respecto al personal directamente a sus órdenes.

La reglamentación posterior es la que determina información adicional para este Retirado en Servicio. Por ejemplo, un Contralmirante (CA) cobra 135% del sueldo de un Teniente de Corbeta más su jubilación, pero ocupa vacante, por tanto quita vacantes de ascenso. En la Armada Argentina nunca hubo más de 2 o 3 CA en tal situación, la mayoría son Capitanes de Navío (CCNN).

También tiene que tener acumulado 35 años de servicio, lo cual podía inhibir a capitanes de Fragata (CCFF), el nuevo borrador establece ahora ese tiempo en 25 años.

Justamente el día 26 de diciembre de 2022 el presidente A. Fernández, durante

la ceremonia conjunta de egreso de nuevos Guardiamarinas, Sub Tenientes y Alféreces, anunció una nueva ley de personal militar, cuyo borrador lo presenta el Ministerio de Defensa al P.E.. y de allí se elevará al Congreso.

2. Marina del Brasil

La reglamentación permite la existencia de 2 maneras de contar con la participación de Personal Retirado: la contratación y la reconvocación.

En la primera, (denominada TTC - *Tarefa por Tempo Certo*) el militar permanece jubilado, pero puede asumir cargos de asesoramiento, gerencia ó participación en proyectos importantes (por ejemplo: estudios, investigación científica ó académica). No es normal que asuma cargos en las estructura de la organización militar, pero eventualmente puede ocurrir.

No porta uniforme, cumple los horarios de trabajo normal, pero no ejerce actividades de combate. Cobra un 30% de la remuneración bruta del grado que ostenta; puede estar en esta situación hasta los 70 años de edad o hasta 10 años de prestación de ese servicio, lo que ocurra primero.

En la segunda opción, el militar vuelve a la condición de servicio activo, con todas las consecuentes obligaciones y prerrogativas. Usa informe y puede ejercer comandos, actividades operativas, etc. En este caso no cobra ningún adicional al sueldo. El límite son los 70 años de edad.

En ambos casos se requiere estar de acuerdo ambas partes. En caso de guerra la reconvocatoria puede ser compulsiva.

Posibilidades para nuestras FF.AA.

1. El pasaje a la jubilación, significaría para el Oficial y SO ingresar en la situación de "Reserva Activa", hasta

los 70 años, luego del cual pasa a la situación de "Retirado".

2. La Reserva Activa significaría, entre otras cosas, que puede serle ofrecido un cargo remunerado por un plazo de 2 años, con opción a un tercero en un puesto de acuerdo a su grado y experiencia. No implica ascensos, ni vestimenta de uniforme y tampoco la suspensión del cobro de su jubilación.
3. El pasaje a la Situación de Reserva, tanto obligatorio como voluntario, siempre se debe producir los 31 de diciembre de cada año, debido a:
 - En el caso de la Reserva Obligatoria:
 - ♦ psicológicamente, no debería ser la fecha de su cumpleaños
 - ♦ laboralmente, le permite a la organización finalizar su año militar y concluir las tareas anuales fijadas
 - En el caso de la Reserva Voluntaria:
 - ♦ laboralmente, le permite a la organización finalizar su año militar y concluir las tareas anuales fijadas
 - ♦ ocuparán su vacante el año entrante y por ende permite una correcta planificación anual de pases
4. Aparentemente, como señalamos arriba, la ley ya tiene previsto recuperar el talento perdido, ocupando puestos sensibles, con personal retirado; aunque esta cuestión de los puestos sensibles y su definición, no se menciona en la norma.
5. Las FF.AA podrían promover otra figura para el Oficial que pide la Baja o el retiro voluntario. La posibilidad de la "revinculación" con el grado y antigüedad que poseía al momento de irse, continuando la carrera (hasta una edad a determinar). En el caso de la Armada podría ser Reservista.
6. RECUR podría disponer de un listado de los Oficiales (desde Jefes en adelante), así como de SSOO de Cargo

y Primera, que manifiesten su deseo de incorporarse a proyectos logísticos, de educación y responsabilidades técnicas dentro de la Institución. Este listado contendría el curriculum de formación y capacitación de cada persona junto a/las áreas de mayor experiencia en su carrera. Los integrantes del listado pueden ser requeridos por los Comandos, Jefaturas o Direcciones que consideren necesario su concurso.

7. La ocupación de vacantes, por esta modalidad, debería implicar una cantidad máxima de este tipo de “contratos”.
8. Es el Poder Ejecutivo quien autoriza la ocupación del cargo remunerado, a solicitud de los Comandos Generales y debidamente argumentado.

9. La ocupación de vacantes sería “fuera de cuadro” o sea, no ocupa vacantes legales.

En el orden de colaborar y asesorar, a tiempo acotado, el Oficial y el SO retirado poseen un valor - talento - que es inestimable y éste es puesto a disposición de la Armada libre de intereses particulares y atendiendo a sus supremos intereses.

Nota

(1) Tristant, P. (2021). “Llegar a la edad de retiro y seguir trabajando: el dinero, la vida social y la “satisfacción”. Semanario Búsqueda N° 2150 - 25 de Noviembre al 1 de Diciembre de 2021.



MANUEL LARRAVIDE Y LA ARMADA NACIONAL

Por el Dr. Mayor (R) Juan NIN FERRARI



Doctor en medicina, con postgrados en medicina intensiva y nefrología. Mayor Medico Militar (R) ,habiendo prestado servicios en la Dirección Nacional de Sanidad de las FF. AA. Diploma de postgrado en Historia Cultural (Universidad de Montevideo, 2018). Curso “El uso de imágenes en la investigación histórica” (Universidad de Montevideo”). IV seminario de alfabetización en teoría museológica (ICOFOM LAM e ICOM Uruguay (Museo Ralli 2016). Curso de museología y museografía básica (Depto. Histórico del Estado Mayor del Ejército, 2017). Socio fundador de la Asociación de amigos de museos militares del Uruguay. Miembro activo de la Asociación de Historia y Cultura Militar “Laguarda Trias”, del Depto. Histórico del Estado Mayor del Ejército. Tiene varias publicaciones en diversos temas históricos y culturales.

INTRODUCCIÓN

A fines del siglo XIX el Uruguay empezaba a ver la importancia de sus costas y mar y las actividades allí desarrolladas. El comercio, con las exportaciones crecientes a Europa y otros destinos, tenía gran impacto en el bienestar de la población en general, y por los puertos y el mar discurrían las exportaciones. El mar y el río chocan y se mezclan, produciendo una variabilidad de colores y tonos fascinantes.

Larravide se presenta como el gran pintor de la costa, del río y del mar, de las actividades que se desarrollan allí y los barcos que los atraviesan. Fue nuestro primer pintor que dedicó su obra y prácticamente su vida a representar al mar. Lo pintaba tal cual lo veía, con sus variables colores, así como las embarcaciones que lo surcaban, con gran detalle y fidelidad. También pintó episodios del acontecer naval como incendios o batallas y el Cerro de Montevideo fue constante en muchas de sus obras.

Acercó el mar a la gente e hizo, en parte, que fuera reconocido y valorado por los habitantes de la novel República. Su pintura

es fácil de entender, viéndose el mar con sus verdaderos y variables colores. Su trascendencia fue tal que, en todas las residencias de cierto nivel socio-económico, una obra suya presidía algún salón. Pero luego de su muerte prematura en 1910, la aparición de distintas escuelas plásticas así como el cambio de las modas requeridas, hizo que su obra perdiera su lugar resonante.

ANTECEDENTES

No había actualmente ninguna publicación dedicada al pintor o su obra, ni de sus pinturas. Mientras vivió y trabajó, eran frecuentes las menciones, elogios y comentarios sobre Larravide, sus exposiciones y sus obras, en los periódicos y revistas de la época de Montevideo, Buenos Aires y Barcelona.

Luego de su muerte, de las sentidas palabras de Castellanos en su sepelio y de las notas periodísticas con motivo del fallecimiento, las referencias al pintor y su obra disminuyen. Nuevos pintores quizá llaman más la atención de críticos y coleccionistas, así como cambian

los gustos y recién en 1934 reaparece su nombre en la prensa escrita.

En septiembre de 1934, Fernández Saldaña, publica una nota en el Suplemento Dominical del Diario El Día¹. Lo conoce personalmente desde 1899, cuando tenía 27 años. Visitaba su taller, donde se juntaban amigos y pintores. Nos relata la buena impresión que dejaba, algunas anécdotas, su breve concurrencia al taller de Blanes y la admiración por las obras de Carlos Di Martino a quien consideraba un maestro.

El mismo autor, en 1941 en el Diccionario Uruguayo de Biografías 1810-1940, le dedica una nota biográfica, y algún comentario elogioso: “Dominador de una paleta limpia y transparente, llegó ser un cielista consumado...”, enumerando alguna de sus obras.

En 1955, a los 45 años de la muerte del artista, Walter Ernesto Laroche le dedica un artículo en el diario “El Plata”², donde comenta su participación en exposiciones, viajes a Europa y algunas obras más conocidas. Explica que “fue marinista porque sintió hondamente las fascinaciones del mar”.

En 1963, Walter Ernesto Laroche en su obra “Los Primitivos”³, lo señala como “la figura más representativa del género (marino) en el ambiente artístico uruguayo”.

En 1974, en la publicación “Uruguay 17 Artistas”, Raquel Pereda⁴ lo describe como “nuestro primer pintor marinista”, verdaderamente una “Vida de marino y pintor fue la suya”.

La Liga Marítima Uruguaya presenta en 1993 una publicación: “Precursores de Uruguay Marítimo”, con su vida, exposiciones y viajes. Comenta que tuvo “plagiarios y repetidores” y que “en su tiempo no hubo hogar montevideano que se estimara que no poseyera un barco de Larravide, auténtico o falso”.

En 1999 una publicación, “La pintura marinista, de la época hispánica a nuestros días”⁵, relata brevemente su vida y opina: “La conjunción de barcos, mares y cielo en la obra

de Larravide, tiene una perfecta armonía, que se une a un singular cromatismo que traduce el sentimiento del pintor”.

En el año 2004 en esta misma Revista Naval (nº 46) se publicó un excelente trabajo: “Pintores Marinistas Manuel Larravide”⁶, que hace una completa biografía, sus primeros pasos como “marinista”, su pasaje por la Armada Argentina, exposiciones y viajes a Europa y su exitosa carrera, con gran éxito en ambas márgenes del Plata. Sostiene el autor que “toda su obra es producto de sus condiciones notorias y su vocación”.

Finalmente en el año 2007, en un libro dedicado a su familia en el siglo XIX⁷, un familiar dedica al pintor un capítulo donde describe su aspecto juvenil y relata cómo desde chico gustaba caminar diariamente por la rambla sur hasta el puerto.

En 2021 se publicó un libro dedicado a su vida y obra, así como a la de su hijo Larravide Santos⁸.

LOS PRECURSORES DE LA PINTURA DE NUESTRO MAR

Eran pocas las obras cuyo tema refería a nuestro mar y costa. Siempre habían sido realizadas por artistas europeos que participaban en expediciones o estaban transitoriamente en Montevideo.

Uno de ellos fue Antoine-Joseph Pernety (1716-1796), un monje francés, benedictino, escritor y alquimista. Entre 1762 y 1763 participó de la expedición de Bougainville a las islas Malvinas, tocando Montevideo. Publicó dos volúmenes sobre su viaje.

Otro fue el español Fernando Bramvilla (1763-1834), un pintor que en 1871 se integró a la expedición científica española de Malaspina recorriendo puertos de Méjico, Oriente y el Río de la Plata. De todos ellos dejó magníficas acuarelas con información precisa y amplia, produciéndose grabados para su publicación.

El inglés Emeric Essez Vidal (1791-1861), oficial de la marina británica y pintor aficionado, destinado al escuadrón del Atlántico Sur entre 1816-1818 cuando pintó la mayor parte de sus acuarelas. En 1820 publica un libro con 22 de ellas que despertó gran interés.

Un marino militar que pintó magníficas acuarelas durante su destino en nuestra región fue Adolphe de Hastrel, conocido como D'Hastrel (1805-1874), oficial de la marina francesa destinado entre 1839 y 1840 en el Río de la Plata, realizando acuarelas que publicó luego en varios álbumes litográficos.

Durante la segunda mitad del siglo XIX brillaba Juan Manuel Blanes, el gran pintor nacional, dedicado a la pintura histórica y con poco aprecio a otros temas como las marinas. Sin embargo, entre 1864 y 1879 pintó dos óleos de la bahía de Montevideo, con barcos y la ciudad en la lejanía. Son las primeras obras de nuestra costa, realizadas por un pintor nacional⁹.

MANUEL LARRAVIDE CAMUSSO

Manuel Larravide nació el 22 de octubre de 1871 en Montevideo, en una familia distinguida y acomodada de la sociedad. Desde pequeño se interesó por el dibujo y la pintura y terminado el liceo abandonó otros estudios para dedicarse a la pintura. No concurrió a ninguna academia y solo su amigo el ingeniero Carlos Honore le enseñó fundamentos de perspectiva y dibujo, por lo que su obra es producto de sus innatas condiciones y su pasión por el mar.

Con solo 17 años, en 1888, expone en la vidriera del bazar Jumbo (luego Druillet) un pequeño óleo (20x28cm) de un velero inmóvil en el mar llamado "En panne". Fue muy alabado por público, críticos y colegas siendo así el comienzo de su carrera. No sabemos cuál fue el destino de esta obra, ya que en 1919, en una muestra de su hijo en el salón Maveroff, una obra tenía este mismo nombre, pero no conocemos su origen ni motivo¹⁰.

En 1890 presenta su segunda obra "El vapor Eolo en el puerto de Montevideo". Ya es un pintor marinista que brilla con fuerza en ambas orillas del Plata. Reconocido en ambas márgenes, en 1897, la "Revista Ilustrada - Lectura Selecta" le dedica un artículo elogioso donde expresa: "Los amateurs de ambas orillas del Plata se disputan a cualquier precio los cuadros, acuarelas o bocetos"¹¹. Se destacaba en nuestro país y en la vecina orilla, siendo un pintor rioplatense, no solo por sus motivos de ambas orillas, sino también por el público que lo reconoce y admira. Así decía un crítico: "... fue uno de los más notables pintores marinistas en esa época y fue muy reconocido en ambas márgenes del Plata..."¹².

Ese año 1897 se trasladó a Buenos Aires, donde se prepara e integra a la Armada Argentina con el grado de guardiamarina. Navegó en sus barcos por diversos mares, sacando croquis y bocetos que luego se convertirían en obras.

Ocasionalmente colaboraba con la revista "Rojo y Blanco", con imágenes para su tapa¹³. Larravide era un "hombre grato a la primera impresión y de muy distinguidos modales, sin sombra de amaneramiento o petulancia, pese a que emparentaba con lo que aquí había de más copetudo".

Más adelante Larravide construyó una casa donde vivió e instaló su taller, en la calle 18 de julio entre Victoria y Boulevard Artigas.

Se casó en 1899 con María Antonia Santos Mascaro (1876), séptima hija del general Santos, Presidente de la República entre 1882 y 1886. Su esposa siempre lo apoyó en su trabajo y en la preparación de sus exposiciones, especialmente durante su enfermedad. En 1901 tuvieron su único hijo, un varón al que llamaron Manuel como el padre y el abuelo.

Larravide viajó dos veces a Europa, explicando a sus amigos: "voy a pintar los acorazados"¹⁴.



“De Gala por la Patria”, Óleo 200x350cm, Club Naval, Montevideo.

El primer viaje fue con señora e hijo, entre julio y noviembre de 1901, visitando Madrid, Génova y Barcelona, donde tuvo una estadía prolongada, se relacionó con muchos artistas y expuso en la Galería Pagés con gran éxito. La prensa local se refiere varias veces a él y la revista Álbum Salón le dedica varias notas¹⁵.

El segundo viaje lo realiza en 1906, también con su familia, visita París, donde participa en una exposición organizada por el Ministerio de Marina y luego los puertos de Toulon y Marsella, donde saca ideas y bocetos que luego plasmaría en obras.

Ya estaba afectado por una enfermedad por la cual, en 1907, le debieron amputar la pierna derecha, moviéndose, desde entonces, con muletas. Ello nunca lo desanimó, no abandonó sus pinceles ni la participación en exposiciones. Su esposa María fue un gran soporte en esos momentos, ayudándolo sin descanso en el armado de las exposiciones.

No encontramos ninguna referencia sobre su enfermedad y familiares consultados no lo saben¹⁶. Esta le produce la muerte, en Montevideo, con solo 39 años, el 10 de mayo de 1910, mientras se presentaba una exposición de sus obras en Buenos Aires.

SUS OBRAS REPRESENTANDO A LA ARMADA NACIONAL

Larravide era un prolífero pintor, su vida era pintar el mar y todo lo relativo a él. Nunca realizó otro tipo de pintura, ni paisajes, ni personajes, ni bodegones. Solo el mar con las distintas clases de barcos, puertos y con frecuencia el Cerro de Montevideo. Es difícil conocer la cantidad de su producción, óleos y pasteles, grandes y chicos, ya que en sus años más productivos, la venta en Buenos Aires, en la galería Witcomb, era importante y a muy buen precio. En una revisión realizada en el año 2018, contabilizamos 434 obras suyas, por distintos medios y siempre aparece alguna más. Por ello creemos que la totalidad sería de más de 600 obras. De esas 434, son marinas 392 (90,11%) y de ellas 73 son buques militares o batallas navales (18,6%). Y en particular, de esos 31 (43%) son naves o episodios navales argentinos, donde su pasaje por dicha armada debe haber dejado un fuerte estímulo.

Nos dedicaremos a analizar las obras que representan buques o episodios de nuestra historia naval. Hasta 1882-86 en que se adquirieron las tres cañoneras, de distintos orígenes, la flota no existió prácticamente. Estas, dentro de sus posibilidades, mostraron la bandera y realizaron los cometidos requeridos. En 1903

su historia estaba casi finalizada y pueblo y gobierno plantearon su urgente sustitución. Se compró un velero civil grande, que se denominó “Cañonera 18 de Julio” y en 1908 el crucero “Montevideo”, ex “Dogali” de la marina italiana. Ya la armada tenía una pequeña pero orgullosa “flota”. Desde ese año el pintor se interesa en representar esas novedosas naves nacionales.

Encontramos tres obras de nuestra flota, pintadas en 1908, pero probablemente haya alguna más del crucero Montevideo que no conocemos.

Nos muestra al recientemente adquirido “crucero Montevideo”, anclado en la bahía, con la “cañonera 18 de Julio” atrás y otras cañoneras esbozadas más distantes. Es una obra excepcionalmente valiosa e iconográfica.

Cuando la pintaba, visitó su taller el Presidente de la Republica Claudio Williman que manifestó “estar gratamente impresionado por la belleza artística de la obra”.¹⁷ Esta estuvo expuesta en el Salón de Recepción de la Casa de Gobierno¹⁸ y más tarde pasó al Club Naval.



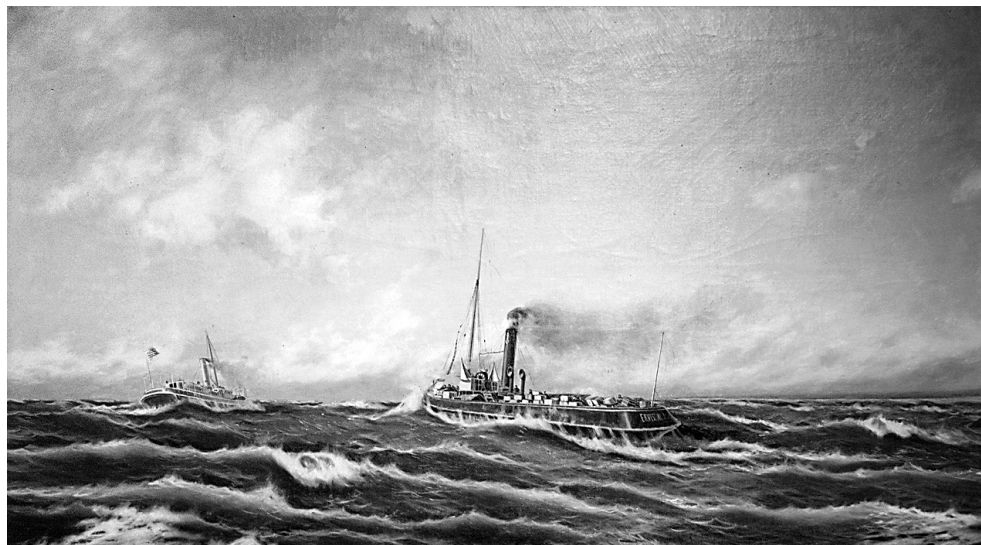
Serie sellos conmemorativos 25 agosto 1908



“En un día de la Patria”, acuarela de 11x18cm, MNAV n° 786.

El crucero y la cañonera engalanados en un día festivo, es una luminosa pequeña acuarela, del mismo motivo.

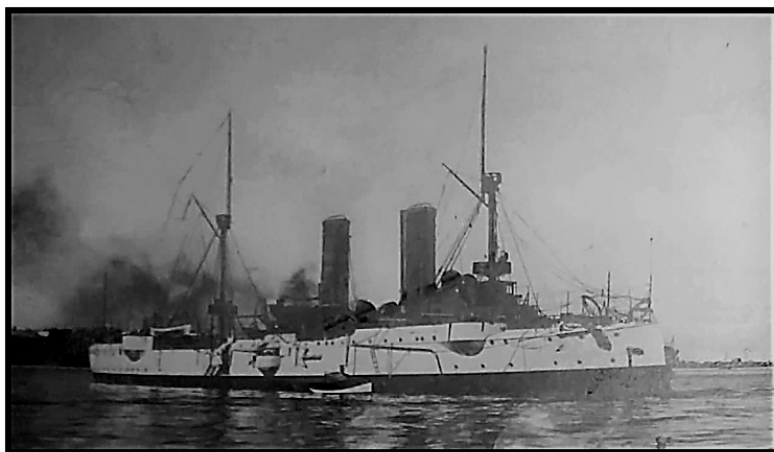
El 25 de agosto de 1908 se emitió un sello conmemorativo de la compra del crucero cuya imagen se le encargó a Larravide, siendo similar a la obra, solo con pequeñas diferencias.



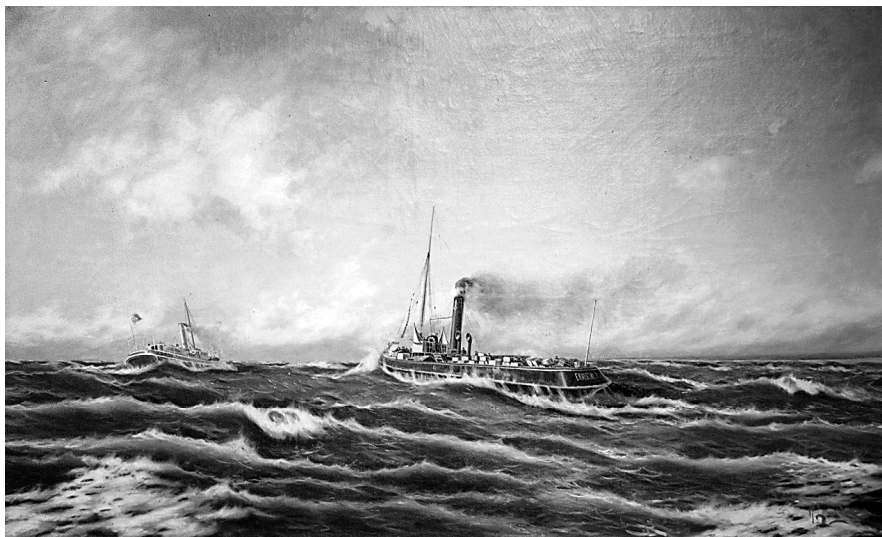
“Llegando a puerto”, óleo 35x65cm, Museo Austral Marítimo, Ushuaia.

Nuevamente ambos mismos buques en una minuciosa pintura, navegando en aguas con el característico color barroso del Río de la Plata.

Es interesante destacar que en los papeles donados por su esposa en 1937 al MHN encontramos una foto, tipo postal, del crucero Montevideo¹⁹.



En 1897 pintó una pequeña acción naval que sucedió durante el movimiento revolucionario de ese año. En el Río Uruguay navegaba el vapor “Vigilante”, que vigilaba por cuenta



“Ernestina R”, 1897, óleo, 110x189, MHN.

del gobierno. Se encontró con el vaporcito Ernestina R que había cargado en Buenos Aires revolucionarios (“los 22 de Lamas”) para dejarlos en Puerto Sauce (Colonia). Tuvieron un breve tiroteo de fusil, que abandonó la “Vigilante” para informar a sus jefes.

La obra muestra al Ernestina R y la Vigilante cortando su camino, en un bravo río, con sus barrosas aguas.

Esta obra causó gran interés en público y críticos por el recuerdo del episodio tan cercano en el tiempo. Un cronista dice “El cuadro encanta y conmueve por los recuerdos que evoca”²⁰ y otro expresa: “El agua está tratada de mano maestra como la de Larravide”²¹.

Vimos rápidamente la breve pero facunda vida del primer y más destacado “marinista” de nuestro país, hablamos de su obra en general y nos enfocamos en las relacionadas con nuestra Armada. Si la vida del pintor no hubiera sido tan breve, seguramente podríamos admirar hoy magníficas pinturas suyas del crucero Maldonado acompañado del flamante crucero Uruguay.

NOTAS

1. J.M. Fernández Saldaña. Manuel Larravide, Suplemento Dominical “El Día”, 23 septiembre 1934.

2. W E Laroche, Diario El Plata, 22 de mayo de 1955, pp. 10.

3. W.E. Laroche, Los Primitivos Tomo III, 1963.

4. Raquel Pereda de Nin, Uruguay 17 Artistas, Edición Ministerio Educación y Cultura, 1974.

5. Alberto Caramés, La pintura marinista, de la época hispánica a nuestros días. Almanaque del Banco de Seguros del Estado 1999.

6. Carlos López, Pintores Marinistas Manuel Larravide(1871-1910), Revista Naval, Montevideo, N°46, Abril 2004.

7. Torrendel Larravide, Beatriz. Cuatro Familias del Siglo XIX. Ediciones Torre del Vigía, Montevideo, 2007.

8. Nin Ferrari, Juan, Manuel Larravide – El Pintor del Mar, Mosca, 2021

9. J.M. Fernández Saldaña, Blanes marinista.

TECHNO DIVE S.A

Desde 1987 brindando soluciones a armadores e industria.



+598 2 924 0121 / info@technodive.net

**POR PRIMERA VEZ EN SU HISTORIA
EL PUERTO DE MONTEVIDEO
MOVIÓ EN UN AÑO
MÁS DE 1.000.000 DE TEUS**



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay



ABRIL 2023

EL DIRECTORÍO DE ANP SALUDA A LA REVISTA NAVAL
CON MOTIVO DE SUS PRIMERAS 100 EDICIONES

10. Catálogo Exposición Manuel Larravide Santos, Galería Maveroff, 1919, Caja nº1091, Biblioteca MHN.

11. Lectura Selecta, Buenos Aires, año V, nº 64, 20 abril de 1897.

12. Rodrigo Gutiérrez Viñuales, Arte de los países del Cono Sur. La irrupción de las vanguardias (1920-1960). En: Historia del Arte Iberoamericano, Madrid, Organización de Estados Iberoamericanos. 1996.

13. J.M. Fernandez Saldaña. Manuel Larravide, Suplemento Dominical “Diario El Día”, 23 septiembre 1934.

14. J.M. Fernández Saldaña. Manuel Larravide, Suplemento Dominical “El Día”, 23 septiembre 1934.

15. Álbum Salón, Barcelona, 01/01/1901, pp. 266, 272 y 273.

16. Beatriz Torrendel Larravide, consulta telefónica, 2018.

17. El Día, 23 noviembre 1908.

18. La Semana, 24 agosto 1912.

19. MHN, Biblioteca, cajas Manuel Larravide 1082, 1086, 1087, 1088, 1009.

20. El Siglo, 3 diciembre 1897.

21. La Razón, 11 de diciembre 1897.



LA PLATAFORMA CONTINENTAL Y EL TRAZADO DE SU LÍMITE CON ARGENTINA

Por el Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE

eldefe@adinet.com.uy



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

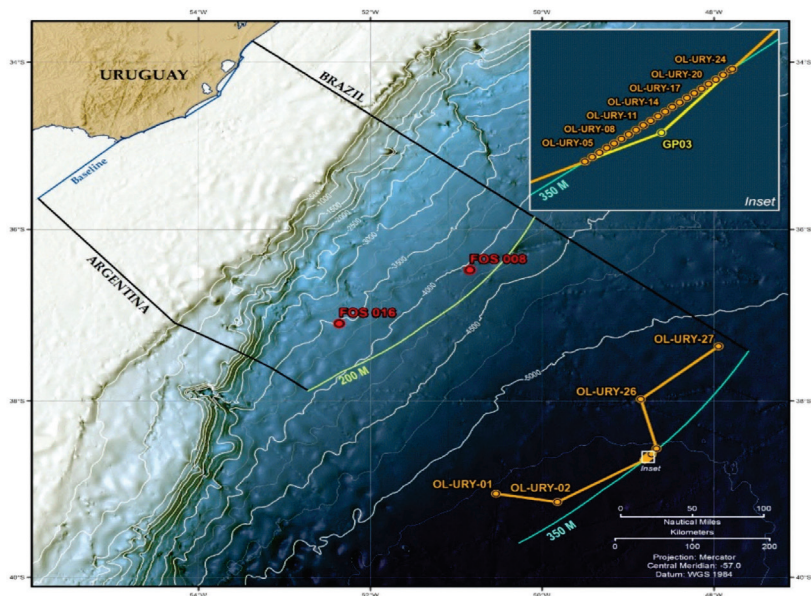
1. Conforme al art. 76 de la Convención sobre el Derecho del Mar, aprobada el día 30 de abril de 1982, por la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la plataforma continental comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas en el caso de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental, no comprendiendo el fondo oceánico ni su subsuelo (inc. 3).

2. La Convención del Derecho del Mar, establece que el Estado ribereño debe fijar el borde exterior del margen continental donde quiera que el mismo se extienda más allá de

las 200 millas marinas conforme a determinados criterios que allí se establecen con un límite, en cuanto a la distancia de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base o de 100 millas marinas contadas desde la isobata de 2500 mts. (inciso 5).

Por recursos naturales que cada Estado puede explotar en la PC, conforme a la Convención, se deben comprender, los minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, a aquellas que, en el período de explotación, están inmóviles en el lecho del mar o subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con los mismos.

Es importante destacar que los derechos del Estado ribereño sobre la PC son de carácter “exclusivo”, lo que determina que aun cuando no explote los recursos naturales allí existentes, ningún otro Estado puede hacerlo sin su consentimiento. Asimismo,



es importante establecer que aun cuando la Convención habla de derechos de “«soberanía» sobre la PC”, como destaca Barberis, ello no significa que el Estado ribereño goce de “soberanía territorial sobre ella, sino que se trata de derechos limitados a la exploración de esa zona y a la explotación de sus recursos naturales”. (El territorio del Estado y la soberanía territorial, ed. Abaco de Rodolfo Depalma, Buenos Aires 2003, pp.192-193).

3. El Estado ribereño, debe delimitar su plataforma continental respecto a la cual ejerce derechos de soberanía a los efectos de su exploración y de explotación de sus recursos naturales, en los términos que hemos indicado anteriormente, pero la Convemar establece un procedimiento para la adopción de ese límite cuando dicha plataforma se extienda más allá de las 200 millas.

Julio César Lupinacci, dice al respecto que, a esos efectos, se establece un procedimiento conforme al cual dicho Estado presentará información sobre ese límite a un órgano especializado internacional, denominado la Comisión de Límites de la PC, que hará

recomendaciones al Estado ribereño sobre las cuestiones relacionadas con la referida determinación. El límite que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones será definitivo y obligatorio. (La Plataforma Continental en el nuevo Derecho del Mar, Montevideo, 1993, p.p. 85-87).

Quiere decir, que es fundamental, para que la PC quede perfectamente delimitada, y su superficie tenga carácter definitivo y obligatorio, que se haya formulado una propuesta a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas, que ésta haya efectuado recomendaciones en esta materia y que las mismas hayan sido tomadas en cuenta por el Estado ribereño.

4. Nuestro país, fue uno de los Estados pioneros en el desarrollo del Derecho del Mar, por lo que es interesante, con respecto a nuestros derechos sobre nuestra plataforma continental, analizar los antecedentes de nuestra legislación nacional en la materia. Al respecto corresponde considerar el Decreto del Poder Ejecutivo de 3/12/1969 (decreto 604/969), que extendió la soberanía nacional a una zona



**BOLUDA
TOWAGE REYLA**



Boluda Towage Reyla · Piedras 172 · 11000 Montevideo · Uruguay
T. +598 2915 1216 · F. +598 2916 1329 · info@boluda.com.uy · reyla.com.uy



de mar territorial de 200 millas marinas y la Ley de Pesca N° 13.833 del 29/12/1969.

El decreto 604/1969, de 3 de diciembre de 1969, firmado por el Presidente de la República Jorge Pacheco Areco y por los Ministros de Relaciones Exteriores Profesor Venancio Flores, de Defensa Nacional General Antonio Francese, de Industria y Comercio Dr. Julio María Sanguinetti, de Transporte y de Comunicaciones y Turismo Ing. José Serrato, dispuso en su art. 3°: “la soberanía nacional se extiende a la Plataforma Continental a los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales; entiéndase por plataforma continental el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas del país, fuera del mar territorial hasta una profundidad de 200 metros o más allá de ese límite hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales.

5. Por su parte la Ley de Pesca, sancionada el 28 de diciembre de 1969, en su art. 2°, inc. 3, ratificó, en los mismos términos, la norma que hemos transcrito precedentemente del decreto que se había dictado unos días antes. Ambas normativas adolecían de dos defectos principales: A.- referían a una plataforma continental no delimitada con Argentina y B.- estaban dirigidas a extender el límite de la PC más allá de la isobata de los 200 metros, “hasta donde la profundidad de las aguas supra yacentes permita la explotación de los recursos naturales.”

Esto hacía que la plataforma continental uruguaya pudiese terminar, prácticamente, en las costas de África y de la Antártida por cuanto la tecnología existente permitía y permite la exploración de los recursos naturales en los fondos marinos. Obviamente, constituyó una hipótesis de máxima que no era técnicamente adecuada.

6. En lo que tiene que ver con el límite exterior del Río de la Plata, se había establecido a través de la declaración

conjunta uruguayo-argentina firmada por los Cancilleres Homero Martínez Montero de Uruguay y Gabriel del Mazo de Argentina el 30/1/1961, estipulando que el límite exterior del Río de la Plata “es la línea imaginaria que une Punta del Este, en el Uruguay con Punta Raza en la Argentina.

En esta declaración no se hacía mención alguna a los límites en el frente oceánico, pero sí se consagraba a ese límite exterior como a la línea de base para fijar las respectivas fojas de mar territorial. Posteriormente, en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19 de Noviembre de 1973, se ratificó ese criterio, en su artículo 1° y se estableció en el artículo 70, lo siguiente: “El límite lateral marítimo y el de la plataforma continental entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina, está definido por la línea de equidistancia determinada por el método de costas adyacentes que parte del punto medio de la línea de base constituida por la recta imaginaria que une Punta del Este (República Oriental del Uruguay) con Punta Rasa del Cabo de San Antonio (República Argentina)”.

Por su parte, el artículo 90 de las Disposiciones Transitorias de este Tratado dispuso que las Partes publicarían “oportunamente, en las cartas marinas correspondientes, el trazado del límite lateral marítimo”, lo que se hizo, y fue aprobado por canje de notas reversales de 15 de julio de 1974 en las que se intercambiaron las cartas marinas con el trazado acordado que es, esencialmente el preconizado por el eminente especialista Whittemore Boggs .

En esas cartas, se aprobó el trazado del límite lateral marítimo y de la plataforma continental con Argentina, hasta las 200 millas náuticas medidas desde las líneas de base, como correspondía conforme al Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. Quiere decir, que más allá de las 200 millas no ha habido delimitación, ni, por ende, demarcación,

del límite de la plataforma continental del Uruguay con la de la República Argentina.

7. Respecto a la República Federativa del Brasil, los Cancilleres Venancio Flores de Uruguay y José de Magalhaes Pintos, el 10/5/1969, conforme a la declaración conjunta efectuada por los Presidentes Jorge Pacheco Areco y Mariscal Arthur Da Costa e Silva, efectuado un día antes, reconocieron como límite natural de las respectivas jurisdicciones marítimas, la línea mediana, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de la línea de base y que partiendo del punto en que las fronteras de los dos países alcanza el océano Atlántico se prolongue en dirección a la zona del mar adyacente.

8. Un antecedente relevante tuvo lugar el 10/11/1969, cuando el gobierno del Presidente Pacheco Areco, con la firma del Ministro de Industria y Comercio Dr. Julio M. Sanguinetti, llamó a concurso de ofertas para el relevamiento geofísico de la plataforma continental y del subsuelo de las aguas territoriales uruguayas. El pliego de condiciones de la licitación referida tenía un plano de ubicación de los perfiles de la plataforma continental que llegaba hasta la isobata de 200 metros y delimitaba unilateralmente la misma con Brasil y Argentina a través del criterio de la línea media. Cabe destacar que, con anterioridad, un Decreto de 6/12/1968, firmado por el Presidente Pacheco Areco y el Ministro de Industria Dr. Ramón Díaz, llamó a concurso para la exploración y explotación de hidrocarburos en la plataforma continental. Las dos propuestas presentadas, frente a esta licitación, fueron desestimadas por resolución del Poder Ejecutivo del 11/8/1969.

9. Han sido muy importantes, en el desarrollo del Derecho del Mar, el aporte efectuado por juristas uruguayos entre los cuales se destacan Eduardo Jiménez de Aréchaga, Julio C. Lupinacci y, principalmente, Felipe Paolillo que, en esta materia, realizó publicaciones de gran valía y que, incluso, se

desempeñó como Secretario de la Comisión de Derecho del Mar de las Naciones Unidas.

Con relación a este último jurista me permito destacar un trabajo que redactó en 1971 y que se publicó en la Revista Uruguaya de Derecho Internacional, en el año 1972, titulado “Revolución en los Océanos” que constituye, sin duda alguna, una verdadera pieza maestra de esta disciplina donde Paolillo analizó muchos de los problemas que era necesario resolver en cuanto a las jurisdicciones marítimas y propuso soluciones que, en gran medida, luego fueron admitidas por el Derecho Internacional en el desarrollo que el mismo tuvo, en las dos décadas siguientes y que culminó con la Convención de Derecho del Mar de 1982.

Esta Convención, que fue ratificada, por nuestro país, por Ley 16.287 del 29 de julio de 1992, constituyó la codificación de las normas que habían sido objeto del desarrollo que hemos mencionado y mereció el apoyo, la adhesión y la ratificación de la gran mayoría de los países que integran la comunidad internacional, incluyendo entre otros aspectos lo relativos a los derechos de soberanía sobre los recursos naturales de los Estados ribereños sobre la plataforma continental.

10. En cuanto a la determinación de nuestra plataforma continental, la misma se realizó a través de un largo proceso iniciado en el año 2009, aunque tiene antecedentes que se remontan a 40 años antes, a través de la constituida Comisión Asesora del Poder Ejecutivo para el Establecimiento del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COALEP), que presidía el Dr. Carlos Mata Prates, actual Director General del Área para Asuntos de Frontera, Limítrofes y Marítimos y que culminó, en septiembre de 2016, cuando el Canciller Rodolfo Nin Novoa anunció que se había alcanzado esa meta y que “el Uruguay se agranda en 83000 kilómetros”.

11. Pero hete aquí, que similar declaración realizó, dos años antes, el 22 de agosto

Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...
Calidad siempre**



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

www.ttsalvage.com • info@ttsalvage.com





La Historia nos avala.
Primeros también en Digital

MOTOTRBO
REINVENTANDO
DIGITAL



SISTEMAS DE COMUNICACIONES

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



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

de 2014, el Canciller Luis Almagro, en una conferencia de Prensa en la que estaba presente el Ministro de Defensa Nacional Fernández Huidobro y que figura en la página Web de la Presidencia de la República donde, con gran cobertura de prensa, con bombos y platillos, se anunció que se había aprobado por la ONU la extensión de nuestra plataforma continental hasta las 350 millas náuticas... Obviamente, esa conferencia de prensa y la declaración realizada en esa oportunidad, se fundó en el informe que debió realizarle el Presidente de la COALEP, Dr. Mata con dos particularidades, indicaba que se habían alcanzado las 350 millas en su totalidad y que ello había sido aprobado por la ONU. Y sucede que eso no era cierto. Ni lo uno ni lo otro. No había habido tal aprobación y menos aún la extensión de la PC no había alcanzado, en su totalidad, las 350 millas náuticas. En esa oportunidad, el Dr. Mata incurrió en un error que llevó al Canciller Almagro a hacer esas declaraciones en los medios pudiéndose observar la conferencia de prensa en YouTube con el Dr. Mata a su lado. Lo cierto es que la aprobación recién se efectuó dos años más tarde y, como se puede apreciar en el gráfico adjunto, sólo en un ápice se alcanzaron las 350 millas náuticas.

12. En cuanto a la determinación de los límites de la plataforma continental, en el caso de un Estado con costas adyacentes como es el de nuestro país con la República Argentina y con la República del Brasil, el mismo debe efectuarse de común acuerdo entre los estados involucrados. En el caso de nuestro país con Argentina, el criterio seguido fue el establecido en el artículo 70 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo transcrito anteriormente y debía ser trazado en las correspondientes cartas náuticas, con la

particularidad que no podía superar las 200 millas náuticas puesto que el mismo se fijó en el Tratado en 1973 y la extensión de la PC, más allá de esa longitud, recién se acordó en la Convención de Derecho del Mar de las Naciones Unidas en 1982 y, con respecto a nuestro país, en el año 2016. Por ello, en el año 1974 con la participación muy especial, por parte de nuestro país del Ingeniero Geofísico y Capitán de Navío (r.) Adhemar Pigni, asistido técnicamente por el Capitán de Navío Yamandú Flangini, se acordó con Argentina el trazado del límite de la PC, sólo hasta las 200 millas náuticas.

13. Corresponde, ahora, efectuar esa misma tarea de trazado del límite de las PC entre Argentina y Uruguay, a partir de las 200 millas náuticas, siendo una tarea que debe ser desarrollada por especialistas de ambos países, no por políticos, diplomáticos o juristas. Se debe recurrir a técnicos de la jerarquía del Ingeniero Geofísico Capitán de Navío Adhemar Pigni, lamentablemente fallecido, que cumplió una excelente gestión en la demarcación y trazado del límite lateral marítimo con la Argentina, hace 49 años, que, como hemos explicitado, fue sólo hasta las 200 millas náuticas. Y es una tarea que se debe realizar sin demoras, habida cuenta de que existen empresas dispuestas a explorar nuestro frente oceánico y también el argentino, en áreas próximas a las uruguayas, en procura de yacimientos de hidrocarburos y tienen que tener claro, con el trazado en las cartas náuticas, hasta donde alcanza la jurisdicción de ambos países en sus respectivas plataformas continentales. Obviamente, también ese trazado es importante para determinar las zonas en que se pueden efectuar tareas de pesca de los recursos ictícolas sedentarios que existen en nuestra plataforma continental.



EL DESTRUCTOR Y LOS PATRULLEROS

Una historia de anhelos de la Armada Nacional
y de esfuerzos de la US Navy por cumplimentarlos

Por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS

komitre@gmail.com



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

Entrando en tema

A principios de la década de los 70 la Armada Nacional comenzó a vislumbrar la necesidad de sustituir sus destructores escolta “*Uruguay*” DE-1 y “*Artigas*” DE-2, iniciándose gestiones que llevaron a la adquisición del destructor “*18 de Julio*” DE-3 (ex USS “*Dealey*”) en 1972. Este buque fue un prototipo, por lo que tenía ciertos defectos y carecía de algunas tecnologías de los modelos posteriores de su clase.¹ Por ello, se había negociado que el DE-3 vendría en condición de buque escuela para preparar potencial humano a la transferencia de otros dos de la segunda tanda de la clase, los que serían los relevos de los DE-1 y DE-2. Pero los sucesos de febrero de 1973 en nuestro país rompieron todos los planes y proyectos de la Armada.

Promediando la década, y habiendo vuelto la calma a la interna militar, resurgió el interés en remplazar los viejos destructores escolta, aprovechando una nueva posición favorable de la Armada de EEUU. El entonces Comandante de Operaciones Navales (CNO), Almirante Elmo Russell Zumwalt Jr. (1971 – 1975) había promulgado su llamado “Proyecto 60”, que retiró paulatinamente del servicio activo los destructores de línea más

viejos y todos los destructores escolta para sustituirlos por las nuevas fragatas de misiles clase Oliver Hazard Perry (FFG-7). Este proyecto envió muchos buques a situación de reserva. Pero en enero de 1977 asumió la presidencia de EEUU el demócrata James Earl Carter, quien por su política de derechos humanos cortó las relaciones militares con los países de América Latina que estuvieran gobernados por regímenes de facto. Uruguay estaba entre ellos.

La decisión del primer mandatario estadounidense incordió a la mayoría de los gobiernos afectados, y nada más. La respuesta de sus gobernantes fue ignorar a EEUU y comprar el arsenal en Europa con material proveniente de Alemania Federal, España, Francia, Gran Bretaña, Italia, Checoslovaquia y (paradoja) la URSS, quienes no pusieron inconvenientes a la transferencia tecnológica asociada. Nuestro país no fue ajeno a eso, adquiriendo en Francia tres lanchas patrulleras clase Vigilante (“*15 de Noviembre*”, “*25 de Agosto*” y “*Comodoro Coe*”). Pero no se pudo adquirir buques de porte mayor para relevar los destructores escolta.

En enero de 1981 el gobierno de EEUU volvió a cambiar de signo, asumiendo el republicano Ronald Reagan, quien dispuesto

a recuperar su influencia en América Latina en una de sus primeras medidas derogó la directiva de su antecesor, abriendo nuevamente el mercado de armas estadounidense, aunque la gestión presupuestaria de las posibles transferencias quedó bajo el control de una comisión del Congreso en la que prevalecía el Partido Demócrata. Con esta medida volvieron los préstamos FMS (Federal Military Sales) para la compra de material bélico, oportunidad de nuestra Armada aprovechó de inmediato para la renovación del equipamiento de vuelo de la aviación naval, adquiriéndose aviones ASW, de patrulla marítima y de adiestramiento (sin armamento) con aprobación del Congreso.

En esas circunstancias, yo fui enviado a EEUU para el tratamiento médico de una lesión adquirida en acto de servicio, y para que no estuviera ocioso, asignado a nuestra embajada como adjunto al Agregado Naval. Toda la narración siguiente es producto de vivencias de esos días.

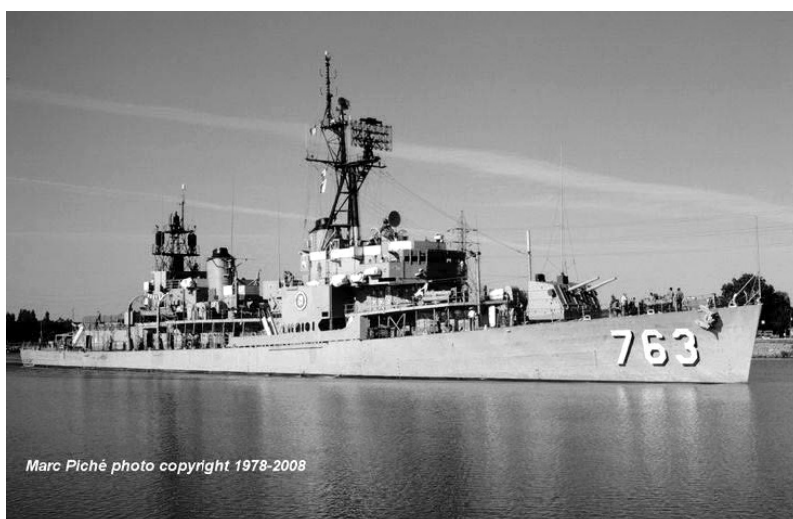
El destructor

Con la apertura del mercado bélico de EEUU, la Armada Nacional designó un

Agregado Naval Adjunto en EEUU (ADUSA) para manejar los créditos FMS y explorar las posibles opciones de buques para sustituir a los destructores escolta.

Pero en pocos años la situación había cambiado. La flota retirada de servicio por el Alm. Zumwalt ya no existía, sus buques habían sufrido suertes diversas. La mayoría habían sido transferidos a países aliados (Corea del Sur, Taiwán, Irán, Paquistán, Turquía, Grecia, Portugal y España), un pequeño número fue usado como blancos de artillería, y otro grupo fue simplemente desguazado. De esos destinos se habían salvado solo cuatro destructores clase Gearing, de los cuales dos estaban en trámite avanzado de transferencia a México² y uno a Paquistán³, respectivamente. El cuarto fue ofrecido a Uruguay.

El USS “*William C. Lawe*” (DD-763) pertenecía a la Clase Gearing, la última construida durante la Segunda Guerra Mundial. Si bien había sido botado a principios de 1945, la rotura de un engranaje reductor en el eje de estribor durante las pruebas de mar demoró su entrada en servicio, y durante la reparación finalizó la contienda por lo que los trabajos perdieron prisa. Recién fue ingresado a la flota en diciembre de 1946.



Como todos los de su clase, el **William C. Lawe** desplazó 2.616 toneladas estándar, 3.560 a plena carga; eslora 119,2 metros, manga 12,5 metros, calado 4,4 metros; propulsión por turbina de vapor, velocidad máxima 36,8 nudos, alcance 4.500 millas a 20 nudos. Tres montajes gemelos de doble propósito de cañones 5"/38 constituyeron la batería principal, acompañados de doce cañones de 40mm en dos montajes cuádruples y dos gemelos, y once cañones de 20mm AA en montajes individuales. El armamento ASW consistió en dos montajes quintuples de torpedos de 21", seis cañones "K", dos rampas de cargas de profundidad y dos montajes de mortero ASW Erizo.

En diciembre de 1960 fue ingresado a astillero para ser sometido al proceso de modernización FRAM-I (Fleet Rehabilitation and Modernization). Esa actualización incluyó la reconstrucción de la superestructura del barco, los sistemas electrónicos, el radar, el sonar y las armas. Se retiró la artillería de popa (la pieza doble 5"/38 y todos los montajes AA y ASW de popa) para hacer lugar a un helicóptero no tripulado DASH ASW, con su plataforma de aterrizaje y hangar. Los sistemas electrónicos mejorados incluyeron el sonar SQS-23, el radar de búsqueda de superficie SPS -10, el radar de búsqueda aérea SPS-29, dos montajes triples de tubos de torpedo Mk-32 para torpedos Homing. En noviembre de 1961 regresó al servicio activo.

Después del FRAM-I el **William C. Lawe** tuvo una vida naval muy activa, de la que se destacan su participación en el bloqueo a Cuba durante la Crisis de los Misiles Cubanos de 1962, actividades con la Flota del Mediterráneo durante la Guerra de los Seis Días entre árabes e israelíes, y varios despliegues a Indochina (en uno de ellos tuvo su bautismo de fuego al responder un ataque artillero proveniente de la costa vietnamita). En 1973 colaboró con la retirada estadounidense de Vietnam y en su regreso a San Diego,

al hacer escala en Hawái recibió la noticia que sería desafectado de la línea de combate y transferido a la reserva.

Desde marzo de 1974 hasta julio de 1979 el DD-763 alternó su vida naval entre las tareas de buque de rescate para operaciones de portaviones con pilotos en instrucción, buque escuela de Guardia Marinas de la Reserva Naval, buque escuela de la Fleet Sonar School, y destructor de búsqueda y rescate a lo largo de la ruta de vuelo del Presidente de EEUU durante sus viajes sobre el Atlántico, con asiento la Base Naval de New Orleans, Luisiana, en espera de órdenes sobre su destino final.

Las gestiones para obtenerlo

El DD-763 pronto captó la atención de la Armada Nacional, que hizo saber su interés a las autoridades navales estadounidenses. Este fue bien recibido, y de inmediato se iniciaron las gestiones para obtenerlo.

El **William C. Lawe** había también despertado el interés de otros países, lo que derivó en encrucijadas políticas para la Armada y el gobierno de EEUU. Por un lado lo pretendían Grecia y Turquía, ambos aliados estadounidenses en OTAN pero con un encono de siglos entre sí. Dar el DD-763 a uno significaría incordiar al otro. También lo pretendían Colombia y Ecuador, con una situación de rivalidad parecida que no era tan aguda pero sí existía. Lo pretendía Pakistán, que tenía una división de cuatro destructores clase Gearing recibidos con anterioridad, además del DD-864 que acababa de recibir, pero los soviéticos le hicieron saber a EEUU que si lo entregaba a los pakistaníes, la URSS se vería obligada a dar otro buque a India (por entonces su aliado) y como no tenían disponible nada similar terminarían entregando un crucero, lo que alteraba el equilibrio regional. Pero Uruguay no tenía enconos locales. Las Armadas de los vecinos Argentina y Brasil



contaban con destructores estadounidenses similares y también con finas naves británicas más modernas. La presencia de un solo destructor clase Gearing en la marina uruguaya no habría de incordiarlos. Así, el interés de Uruguay por el *William C. Lawe* pasó a tener cierto sentido de prioridad para la política exterior de EEUU.

Por esos años, la Armada Nacional gozaba de prestigio ante la Armada de EEUU, producto de un excelente trabajo de relacionamiento desarrollado por los Vice Almirantes Hugo Márquez y Rodolfo Invidio que ganara las simpatías y el respeto profesional de los Almirantes (USN) Harry Train (el único Almirante de superficie) y Wesley McDonald (Comandante de la Flota del Atlántico). Gracias a ellos se había logrado acceder nuevamente al mercado naval estadounidense luego de las prohibiciones impuestas por la Administración Carter, adquiriéndose aeronaves nuevas y usadas para nuestra aviación naval (B-200T, Bell-212, T-34C, S-2G) así como repuestos para reparación mayor del destructor *18 de Julio* y la corbeta (ex barreminas) *Pedro Campbell*.

Para el manejo directo de todas las gestiones rutinarias y menores con Uruguay, el

Departamento de Marina de EEUU había designado dos oficiales de enlace en la oficina del Pentágono denominada OP-63: el Capitán de Corbeta (USN) James (Jim) Woerner y el Teniente de Navío (USNR) Nicholas (Nick) Staviris. El primero era un ex aviador naval que por un problema de vista había sido desplazado del escalafón aeronaval. Poseía una licenciatura en Literatura Española y llevaba varios años casado con una mexicana (en su casa se hablaba español), por lo cual conocía tan bien la lengua como la mentalidad sudamericana. El segundo era un administrador de empresa proveniente de la Reserva Naval, hijo de un griego y una española, y si bien dominaba las lenguas de ambos progenitores, no siempre comprendía a los sudamericanos (como se verá más adelante).

En esta situación, es importante destacar la eficaz, desinteresada y silenciosa colaboración de los Agregados Adjuntos de México y Pakistán, que nos asistieron en el complejo y desconocido proceso de transferencia. Desde el momento que supieron de la posible transferencia, casi al unísono ofrecieron toda la información técnica sobre el buque y la administrativa del procedimiento, obtenidas de las gestiones que a ellos les tocada conducir.

El DD-763 fue inspeccionado por comisiones de nuestra armada en dos oportunidades. La primera fue integrada por el Agregado Naval (AGUSA), uno de sus Adjuntos (CF Eduardo Laffitte), dos oficiales de nuestra Aviación Naval que se encontraban destinados en St. Augustine, Florida, en la misión de mantenimiento mayor de tres aviones S-2G; un TN (CIME) para la planta de máquinas y un AN (CG) para la plataforma, hangar y operación de helicóptero, con el CC (USN) Woerner como Oficial de Enlace. La visita, de 4 días, permitió el contacto visual con todos los sistemas y su funcionamiento. A su término, el ADUSA permaneció a bordo para una navegación de 12 singladuras hasta el puerto de Charleston, Carolina del Sur, que le permitió no solo reconocer al buque en su estructura física sino valorarlo en su condición operacional. El resultado de esa inspección se plasmó en un extenso informe técnico a Montevideo, que en forma resumida decía que el buque se encontraba en excelentes condiciones físicas y de mantenimiento, que desde el punto de vista tecnológico, con excepción del sonar SQS-23 y el radar de búsqueda aérea SPS-29, no tenía ningún equipamiento que fuera desconocido para nuestra Armada.

Pocos meses después viajó a New Orleans una segunda comisión de inspección encabezada por el Comandante de la Fuerza de Mar, e integrada por un conjunto de Tenientes de Navío especialistas en distintos equipos y sistemas, que junto con el ADUSA formaron un grupo de 12 personas que en seis días de trabajo no solo se interiorizaron de la operación y estado de todos los sistemas sino que estimaron las tareas que se deberían emprender antes del traslado del buque a Uruguay. Finalizada esta amplia y detallada inspección, el ADUSA permaneció a bordo, repitiendo la travesía hasta Charleston. Este viaje se efectuó con un nuevo Comandante y la experiencia resultó más enriquecedora que

el anterior y similar viaje debido a la actitud personal de ese comando, más afable, correcta y comunicativa que el anterior, invitando al visitante a participar de todas las actividades de la travesía.⁴

Formalizado el interés de Uruguay y aceptado por EEUU, se inició el proceso para recibirlo y tripularlo. Arribó a EEUU quien sería su comandante para hacerse cargo del tema y preparar la recepción, junto con tres grupos de personal subalterno a realizar cursos de familiarización con la propulsión y equipos del buque. Entretanto, en Montevideo se fue preparando lo que sería el resto de la dotación, que a los efectos de la recepción y el traslado se estimó en 200 hombres.

Desde el inicio de las gestiones se sabía que el **William C. Lawe** no sería entregado gratis a Uruguay, que habría que adquirirlo. Compromisos contraídos con la URSS desde mediados de la década de 1960 imponían a los beligerantes de la Guerra Fría a no “regalar” materiales ni tecnología bélica a sus respectivos aliados. Este convenio fue frecuentemente aplicado con mucha flexibilidad por ambas partes, y en los hechos, el destructor “**18 de Julio**” fue comprado en 1972 a un precio simbólico.⁵

Tras el conflicto interno que provocó la renuncia del presidente Richard Nixon en 1974, el Poder Ejecutivo estadounidense había sufrido limitaciones en muchas de sus anteriores atribuciones, que pasaron a requerir de autorización del Congreso, entre ellas las transferencias de armas y equipos a países aliados.⁶ Pero en 1981 la sombra de la Administración Carter y sus medidas hacia los países sudamericanos aún ejercían presión, y en consecuencia el trámite del **William C. Lawe** pasó a aprobación legislativa, que fue aceptado e incluyó el precio de venta del destructor: 1:350.000 dólares. Era una cifra adecuada y razonable, y fue asentida por Uruguay.

Los patrulleros Clase Ashville

Promediando 1982 se hizo público en la prensa especializada estadounidense un listado de buques que serían retirados del servicio activo el 1 de octubre siguiente. Una nómina extensa incluía desde submarinos nucleares a un portaviones de propulsión convencional, varias naves de servicios y, para sorpresa, todos los destructores de la clase Forrest Sherman, que estaban recién en la mitad de la vida útil de diseño.

La Clase Forrest Sherman comprendió 18 destructores diseñados y construidos como buques líderes. Sus principales características fueron: desplazamiento 4.050 toneladas a plena carga; eslora 125,4 metros, manga 13,5 metros, calado 6,6 metros, propulsión por turbina de vapor sobre 2 ejes, velocidad máxima sostenida 33 nudos. Dotación 333 hombres. Luego de la revisión FRAM II estuvo armada con 3 montajes individuales 5"/54 y un montaje cuádruple de torpedos buscadores Mk-32.⁷

Pocos días después de haber llegado esa noticia a Uruguay, recibí la orden directa y vía telefónica del Jefe de Estado Mayor General de contactar al oficial de enlace estadounidense y manifestarle el interés de nuestro país de acceder (además del DD-763) a hasta dos destructores de la clase Forrest Sherman, explorando el camino para formalizar el pedido. Munido de esas instrucciones, acudí a una cita con el TN (USNR) Nicholas Staviris.

Nick escuchó mi planteo con atención y me informó que los Forrest Sherman no serían transferidos a ningún aliado ni pasados a la reserva, sino que serían desguazados. Había resultado un fracaso operativo y por eso la Armada había solicitado al Congreso autorización para sacarlos de servicio una década antes del fin de su vida útil. Me comentó que cada uno de esos destructores tenía un gasto

anual de 5 millones de dólares en combustible estando a muelle y cumpliendo un solo período operativo de 21 días en el año. Fue lacónico y cáustico en sus comentarios finales: ***“...no les sirve... ustedes no lo podrán mantener... como tampoco les servirá el Gearing, pero aun así lo quieren...”*** (Refiriéndose al DD-763).

Acto seguido, con mucha calma y una sonrisa me dijo que no me preocupara, que estaba buscando alguna buena propuesta para ofrecernos, porque había recibido órdenes de sus superiores de apoyar a la Armada de Uruguay.

Después de haber informado a ESMAY de las gestiones me alejé varios días de la oficina porque debía someterme a una operación quirúrgica y su posterior convalecencia. Durante esa ausencia, de la Armada estadounidense se comunicaron con el Agregado Naval para ofrecer cuatro lanchas patrulleras polivalentes clase Ashville (PGM-84) a la Armada de Uruguay, que se encontraban estacionadas en la Base Naval Norfolk. Había rechazado el pedido de dos países interesados en hacerse de esas patrulleras: Colombia (que ya poseía dos recibidas en 1980 pero que en 1982 mantenía una relación tensa con EEUU por no haber firmado un compromiso de combate al narcotráfico) e Islandia (enfrentada a un conflicto por jurisdicciones pesqueras con Gran Bretaña, del cual EEUU pretendía permanecer al margen).



USS Tacoma (PGM-92)



USS *Welch* (PGM-93)

Estos patrulleros, fueron diseñados en 1962 para combatir la amenaza naval de las lanchas rápidas de origen soviético de Cuba, a la vez de dar la capacidad de operar en aguas costeras y archipiélagos donde los Estados Unidos tenían intereses, como en Vietnam, Camboya y Corea del Sur. Sus características fueron: desplazamiento 244 toneladas, eslora 50,4 metros, manga 7,3 metros, calado 2,9 metros; propulsión CODOG: 2 diésel Cummings VT12-875 para crucero (velocidad 16 nudos) y turbinas de gas GE-LMI1500 para operaciones de velocidad (42 nudos); dos hélices de 6 pies de diámetro; armadas con 1 cañón 3"/50 a proa, 4 ametralladoras 12,7mm a las bandas, y 1 cañón Bofors 40mm a popa, dotación: 4 oficiales y 20 tripulantes. En 8 de las 17 unidades de la clase el cañón 40mm y dos ametralladoras fueron sustituidos por un sistema de misil antibuque RGM-78 Modificado⁸. Su casco estaba construido en aluminio y la superestructura con fibra de vidrio, estos materiales le conferían la ventaja de tener una mínima firma radar y un bajo perfil sonoro bajo el agua.

Invitado a conocerlos e inspeccionarlos, el AGUSA viajó a Norfolk. En un muelle alejado de la base estaban atracados cuatro patrulleros, los USS *Tacoma* (PGM-92), *Welch* (PGM-93), *Beacon* (PGM-99) y *Douglas* (PGM-100), los dos primeros con armamento convencional, los otros dos con el sistema de misil SSM en lugar del armamento de popa.

Junto a ellos, un hangar metálico desarmable contenía alojamientos y talleres, y era depósito de repuestos y partes, un stock estimado para diez años del cual se habían empleados dos (o sea, había repuestos para ocho años). El paquete de la oferta era por los cuatro buques más el contenido del depósito, y avalado en 1.250.000 dólares.



USS *Beacon* (PGM-99)



USS *Douglas* (PGM-100)

Evaluada en AGUSA como muy conveniente, esta propuesta fue remitida al Comando General de la Armada. Era una gran oportunidad para nuestra Armada, un gran salto hacia la modernidad al ingresar en la era del misil (aunque fuera un modelo ya perimido, el RGM-78 sería aún de peso en el teatro regional), así como en la tecnología de la propulsión por turbina de gas y las operaciones a alta velocidad. Sin embargo, la respuesta recibida del Estado Mayor General

no fue muy alentadora: se autorizó a seguir adelante con las gestiones por los patrulleros Ashville siempre y cuando no interfirieran con la transferencia del destructor **William C. Lawe**.

Por conversaciones con colegas de Montevideo, supimos que la propuesta de los patrulleros había caído mal en parte del mando naval. El COMFUEMA y el Jefe de Operaciones y Planes de ESMAY se oponían radicalmente a su incorporación. Ya habían recibido con recelo las lanchas patrulleras clase Vigilante y pretendían que la renovación de la flota siguiera con barcos de mayor porte, para no terminar en una Armada compuesta por lanchas patrulleras (los PGM estadounidenses eran apenas 10 metros mayores de eslora que las Vigilante), aún a riesgo de desconocer la entrada a la era del misil. Y el trabajo de zapa de esa oposición comenzó a dar sus resultados.

Entretanto, en EEUU Nick Staviris se sorprendió al no recibir requerimientos de cursos de capacitación para los patrulleros, y comenzó a interpretar la demora de una

respuesta concreta como un tema de costos. Un día adelantó que habían revisado el precio de la transacción total y lo habían rebajado a tan solo un millón de dólares, y que eso incluía el depósito mismo, que era metálico y desarmable. Después entró a interesarse por el traslado de los repuestos y partes del depósito, y pensando en ello había encontrado que en Luisiana, en un fondeadero naval sobre un afluente del Mississippi, había un barco que perteneciera al Military Sealift Command, en situación de conserva en espera de su disposición final. Si la Armada de Uruguay estuviera interesada, por 150.000 dólares este barco sería le transferido en condición operativa para trasladar todo el depósito y su contenido.⁹

La oferta no podía ser mejor: cuatro patrulleros modernos (dos con misiles), repuestos y partes para ocho años y el hangar donde almacenarlos, más un barco de 10.000 DWT por tan solo 1.150.000 dólares, 200.000 dólares menos que un viejo destructor de 1945.

Pero esto no conmovió la decisión ya tomada por las autoridades navales de Uruguay. Una mañana fui citado junto con los demás



USS Antelope (PGM-86) y USS Ready (PGM-87) lanzando sus misiles.

integrantes de la Agregaduría al despacho de AGUSA, quien nos indicó que el Jefe de Estado Mayor General quería hablar personalmente con cada uno de nosotros. Cuando fue mi turno me dijo: “...*Jefe, a partir de este momento queda prohibido hablar o nombrar las Ashville. ¡Comprendió!*”¹⁰. Mi respuesta fue obvia (*¡comprendido Señor!*).

No me correspondió a mí informar a las autoridades navales estadounidenses el rechazo de la oferta. Solo constaté luego que la relación con Jim Woerner y Nick Staviris (continuada por el tema de la transferencia del destructor) se volvió formal y tensa.

Aparecen los problemas

A finales de 1982 asomaron los primeros problemas. La comisión del Congreso de EEUU que atendía las transferencias de material bélico, integrada con mayoría de legisladores del Partido Demócrata afines al ex presidente Carter, comunicó que el precio de compra del buque no incluía el stock de repuestos y partes de los pañoles, la munición de las santabárbaras, y el completo de combustible y lubricantes, que de acuerdo a las cotizaciones de plaza su costo final fue avalado en unos cinco millones de dólares. Estos costos (COSAL y COSMAL por sus siglas en inglés), imprescindibles para la obtención, sumado al precio del buque en sí, rondaba los seis millones y medio de dólares, un cambio significativo en la ecuación de la compra. Se iniciaron entonces gestiones para transferir algunos (si no todos) esos costos adicionales a la órbita de los créditos FMS.

En OP-63 el Oficial de Enlace se mostró realmente agobiado por la actitud del Congreso, que interpretó como contraria a los intereses y relaciones exteriores de la Armada de EEUU. Buscando formas posibles para compensar esos gastos imprevistos por otros calculados (cursos, reparaciones, adiestramientos) condujo un pormenorizado análisis

de cada rubro, indicando todos los puntos u organizaciones de control civil. Concluyó que lo único que la Armada estadounidense podría aportar por medios propios (a través de la Flota del Atlántico) era el combustible para navegar hasta Puerto Rico y participar allí de un ejercicio combinado y luego, tras reponer lo gastado, navegar hasta Río de Janeiro donde podría nuevamente repostar completo para llegar a Montevideo. El costo estimado de éste único aporte posible era de 1,5 millones de dólares.

A través de un contacto nacido en las negociaciones por la fuerza de paz de Sinaí, se obtuvo una entrevista informal con dos de los miembros de la comisión del Congreso que atendía el tema de transferencias de material bélico: los diputados Eligio (“Kika”) de la Garza y Robert (“Bob”) Menéndez, ambos del Partido Demócrata. El encuentro se produjo en una de las cafeterías del Congreso. Los legisladores estadounidenses escucharon nuestros argumentos y luego manifestaron sus puntos de vista, muy diferentes entre ambos. De la Garza (de raíces mexicanas, representante muchos años por Texas, y presidente del Caucus Hispano del Congreso) contestó como un avezado político, dando su palabra de buscar una solución acorde sin prometer nada, mientras que Menéndez (hijo de puertorriqueños, diputado por New York, muy joven) dijo que mientras Uruguay no mejorara su situación de derechos humanos no daría su voto de aprobación. Nos fuimos de la reunión con la convicción de haber obtenido nada.

En enero de 1983 llegó otra noticia desagradable. Mientras en Montevideo se preparaba la dotación que habría de trasladar al destructor se recibió de la Armada estadounidense la noticia de que ese personal no tendría cobertura médica naval de EEUU, que al ingresar al país deberían contar con un seguro de salud previamente contratado a un prestador privado por todo el tiempo de permanencia, y que si bien recibirían alojamiento en la

base de la transferencia, el gobierno uruguayo debería pagar el costo de la alimentación.

Con esta novedad, el precio final del buque y su traslado se fue a más de ocho millones de dólares.

El final

Esta última noticia fue devastadora para las aspiraciones de la Armada Nacional. Si bien se contaba con créditos FMS, la promesa del combustible y algunos recursos propios para iniciar la operación de transferencia, se necesitaba del apoyo financiero del gobierno para completarla.

El momento político no era para nada el más adecuado. Unos meses antes había ocurrido la crisis financiera conocida como “rotura de la tablita”, las arcas fiscales estaban casi vacías, y existía una situación de inquietud social que haría inviable la aprobación de un crédito para compra de material bélico. A eso se le sumaba que estaba en ejercicio del Poder Ejecutivo el Tte. Gral. (R) Gregorio Álvarez, de marcada animadversión hacia la Armada. La suma de estas circunstancias concluyó en el final del proyecto de adquisición del destructor **William C. Lawe**, y así se lo hizo saber a las autoridades navales estadounidenses, quienes no recibieron con agrado la noticia.

La noticia fue especialmente devastadora en OP-63. Contaron con la Armada de Uruguay para la Fuerza de Observadores de Sinaí, invitación que no fue aceptada. Ofrecieron a la Armada de Uruguay, en condiciones muy favorables, cuatro patrulleros multipropósito (dos de ellos con misiles SSM) con sus repuestos y partes para ocho años, más el edificio para contenerlos y un buque mercante para transportarlos, y lo habían rechazado. Había iniciado gestiones para la adquisición y transferencia de un destructor, y usufructuado (sin costo) tres cursos de capacitación en máquinas y control de averías, recibiendo apoyo de la Armada de EEUU en

todas las gestiones, para después cancelar la compra, aún a sabiendas que eso complicaba la disposición final del buque en las relaciones internacionales con otras fuerzas amigas.

Analizando los hechos históricos acontecidos en ese lapso (1980 – 1985) se advierte la variedad y complejidad de esas situaciones en la situación interna estadounidense. Las gestiones se hicieron por parte de un gobierno considerado de “facto”, blanco del encono de la administración demócrata (cuya política exterior enfatizaba los principios morales abstractos). La asunción del gobierno republicano (20 de enero de 1981) cambió hacia la aplicación de la “realpolitik” de Henry Kissinger, pero la adecuación de los procesos burocráticos requería de sus tiempos. Durante los primeros años se produjeron atentados magnicidas en Egipto e Italia, aún sangraban las heridas abiertas por la retirada en Irán, las izquierdas ganaron los gobiernos de Francia y España, y amenazaban con también conquistarlos el Alemania y Austria, se produjo la Guerra por Malvinas, todo en un climax de Guerra Fría que desde Uruguay parecían extraterrestres, pero que mucho pesaron en una Armada de EEUU que consideraba como amiga y aliada a la Armada Nacional.

Este conjunto de negaciones dinamitó las buenas relaciones existentes con la Armada de EEUU. A partir de ese momento todo el relacionamiento pasó a ser exclusivamente formal y frío. El contacto afectuoso y cordial que existió con Jim Woerner y Nick Staviris se interrumpió por completo. Desde ese día, las relaciones navales con el país anfitrión se limitaron a los intercambios formales, por vía epistolar exclusivamente.

El destino de los buques ofrecidos fue variado. El DD-763 **William C. Lawe** fue utilizado como blanco y hundido en un ejercicio naval el 14 de julio de 1999. Las PGM **Tacoma** y **Welch** fueron transferidas a Colombia y rebautizadas P-111 **Quitaseños** y P-112 **Albuquerque** respectivamente; mientras que

las *Beacon* y *Douglas* (sin los misiles) fueron entregadas a Grecia para servicios de guardia costera bajo los nombres *Ormi* y *Tolmi*, aunque para mantener el equilibrio entre aliados la Armada de EEUU entregó a Turquía las PGM-95 *Defiance* y PGM-97 *Surprise*, que pasaron a ser P-338 *Yildirim* y P-339 *Bora*.

En 1985 Jim Woerner estuvo de visita personal en Uruguay, previo a su viaje a Colombia para asumir funciones en la oficina del Agregado Naval de ese país. Fue un grato reencuentro con las amistades navales uruguayas cultivada durante su gestión en OP-63.

NOTAS

1. El “*Dealey*”, DE-1006, fue el primero de su clase y fue continuado en Francia con siete buques. La construcción en EEUU fue retomada recién con el “*Cromwell*”, DE-1014, a partir del cual se completaron 12 buques de un diseño actualizado que sustituyó la pieza 3”/50 de proa por un cañón 5”/54, agregó instalaciones para el helicóptero DASH, con hangar y cubierta de helicóptero retirando la pieza 3”/50 de popa, y fueron dotados con el sonar SQS-23 reemplazando al SQS-4. A toda la clase se le retiró el lanzador Squid o el Weapon Alpha. En EEUU, esta segunda tanda fue nombrada por algunos como Clase Carpenter, y no Dealey.

2. Los USS “*Vogelgesang*” (DD-862) y “*Steinaker*” (DD-863).

3. USS “*Harold Ellison*” (DD-864). Anteriormente, Paquistán había recibido los USS “*Wiltsie*” (DD-716) y “*Epperson*” (DD-719) en 1977, y los USS “*Henderson*” (DD-785) y “*Damato*” (DD-871) en 1980, también clase Gearing.

4. Esta navegación incluyó un zafarrancho real de detección, clasificación y seguimiento de un blanco submarino no identificado por varias horas, hasta que se obtuvo la confirmación de que era un buque amigo. Esto permitió

evaluar en la realidad la performance de los sistemas ASW.

5. El “*18 de Julio*” fue adquirido al precio de un dólar, que se pagó con dos monedas de 50 centavos de dólar pegadas en un escudo de madera que expresaba el agradecimiento de la Armada de Uruguay a su contraparte estadounidense. En 1982 ese escudo se exhibía en una pared del despacho del Comandante de la Flota del Atlántico, en Norfolk, Virginia.

6. La medida fue promulgada para el interinato del presidente Gerald Ford, para prohibirle enviar apoyos a Vietnam del Sur, pero en 1982 aún no había sido derogada.

7. En estos buques se experimentó presurizar las salas de máquinas a dos atmósferas y usar el sistema de vapor de 600 psi a 1.200 psi. Esto aumentó la potencia sobre ejes de 70.000 shp a 114.000 shp y la velocidad máxima a 38 nudos. Pero lo que en teoría significaba una mejora cualitativa estuvo a punto de convertirse en tragedia cuando el *Mullinix* (DD-944) tuvo una colisión accidental con un pesquero, que ocasionó la despresurización súbita de una de las salas de caderas. El personal de máquinas de guardia reaccionó con presteza, liberando el vapor y evitando la inminente explosión del sistema. A partir de ese momento, los buques volvieron a ser empleados a 600 psi, lo que significó un consumo excesivo de combustible para un rendimiento mediocre, impulsando a la Armada a solicitar al Congreso la retirada de estas unidades del inventario activo antes del fin de su vida útil.

8. Se trató de una versión modificada del SAM AGM-78 Standard, para ser usada contra blancos de superficie. Diseñado en 1968, su producción fue discontinuada en 1977, y sustituido por el RGM-84 Harpoon.

9. Según información que no llegué a confirmar, el buque ofrecido habría sido el USS *Graham County*, AGP-1176, un ex LST de la clase Soto, que fuera modificado para ser buque nodriza y taller de patrulleras Ashville

durante un despliegue en Nápoles, en la década del 60.

10. El JESMAY tenía la costumbre de usar el término “Jefe” con todos sus interlocutores,

aunque esos fueran, como mi caso, oficiales subalternos. Y ese soliloquio (porque no fue conversación) me quedó grabado a fuego en la memoria.



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

Informamos asimismo que se está evaluando
el pasaje a distribución por correo electrónico
en próximas ediciones

**A 35 AÑOS:
TAPA DE NUESTRA
PRIMERA EDICIÓN**

REVISTA NAVAL

JUNIO



1988

MONTEVIDEO

R.O del U.

