

# REVISTA NAVAL



**Abril 2025**

**Montevideo - Uruguay**

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

**AÑO XXXVII N° 106**

**ISSN 0797 - 1222**

**ABRIL 2025**

**DIRECTOR**

**CN (R) Italo M. SORRENTI**

**COMISIÓN EDITORIAL**

**CN (R) Javier BESIO**

**CN (R) Diego GROLERO**

**CN (R) Enrique ALBORNOZ**

**CF (CG) Marcelo OLIVERA**

**CN (R) Jose P. VIERA**

**CF (CIME) Fernando SARET**

**Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN**

Despedimos a nuestro Director el CN (R) Aldo Francescoli quien desde la creación de la Revista ha aportado su experiencia profesional, claridad de ideas, liderazgo y amistad para que el rumbo siempre se mantenga con visión de futuro enfocados en los Intereses Marítimos y desarrollo de la Armada Nacional. También será referente y guía de la nueva derrota que emprendemos.

Colabora en esta Edición en la compilación de propuestas para la Defensa e Intereses Marítimos que realizaron los presidenciables de todos los partidos políticos el CN (R) Diego ROMBYS.

**SECRETARIA DE REDACCIÓN**

**Sra. Laura CASTRO**

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

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

**Nuestra portada:** Vista de los Buques de Patrulla Oceánica (OPV por sus siglas en inglés) que ha adquirido la Armada Nacional y que se encuentran en construcción en el astillero Cardama, España. Se espera recibir la 1ra unidad a fines del año 2026 y la 2da en el 2027. Con estas Unidades el país completará las capacidades de presencia en todas las zonas de nuestro Territorio Marítimo.

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

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

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

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

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

# REVISTA NAVAL

ABRIL

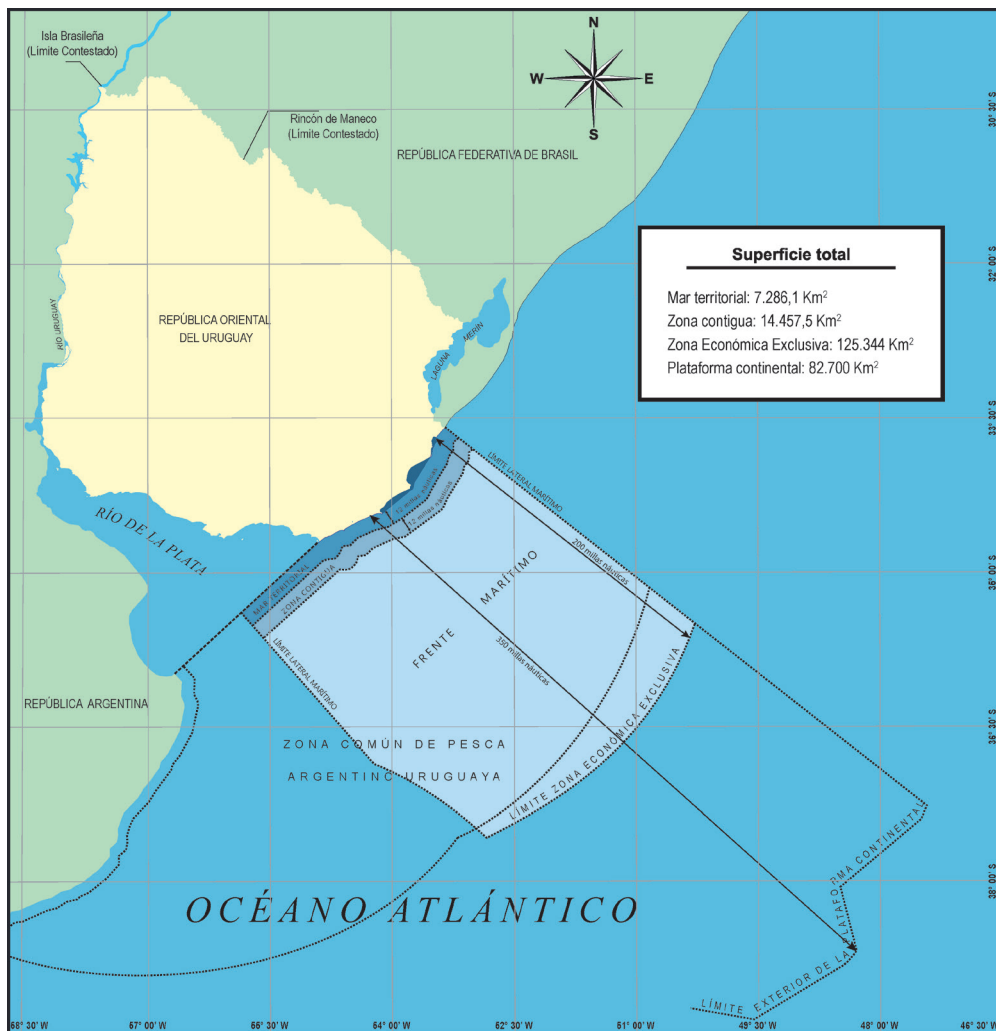


2025

Montevideo - Uruguay

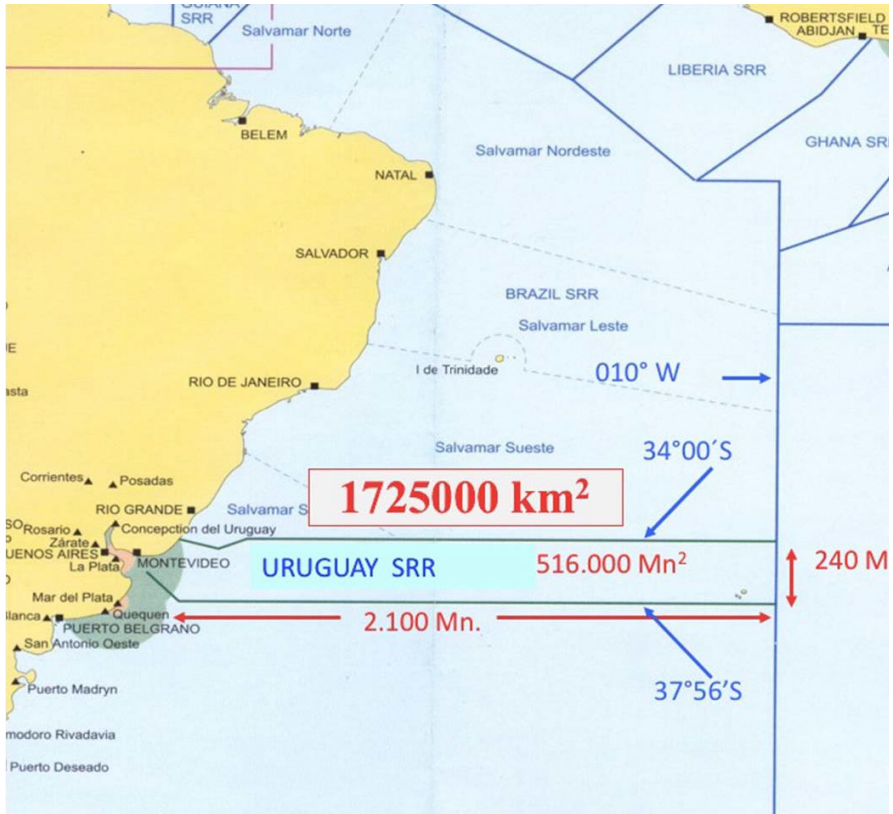
# ÁREAS DE JURISDICCIÓN Y RESPONSABILIDAD DE LA ARMADA.

## JURISDICCIÓN (Áreas establecidas en la CONVEMAR)



Fuente: Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada

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



# ÍNDICE

A nuestros lectores .....	7
<i>Una Armada de “doble empleo”</i> Por el Capitán de Navío (R) Italo M. SORRENTI.....	9
<i>Entrevistas a los presidenciables: aportes de la Revista Naval a la construcción de “Políticas de Estado” en el ámbito marítimo nacional</i> Por el Capitán de Navío (R) Mag. en educación Diego ROMBYS .....	13
<i>Rumbo firme hacia una Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (Ira Parte)</i> Por el Capitán de Navío (R) Rodolfo Diego GROLERO.....	43
<i>A 200 años del comienzo de la Gesta Libertadora .....</i>	70
<i>FUSNA - Creado para la guerra y ejemplo de pragmática y profesional adaptación a los tiempos</i> Por el Capitán de Navío (R) Rubens ROMANELLI.....	71
<i>100° aniversario de la Aviación Naval</i> Por el Capitán de Navío (CG) Nicolás SANGUINETTI.....	87
<i>El difuso umbral entre la historia y la leyenda</i> Por el Contralmirante (R) Hugo VIGLIETTI.....	103

## A NUESTROS LECTORES

Comenzamos una nueva singladura manteniendo el rumbo trazado en 37 años de continuas ediciones con el mismo horizonte de concientizar en los Intereses Marítimos del País y la defensa de nuestra integridad territorial y soberanía, particularmente, en nuestra “Pradera Azul”, donde aquellos Intereses representan recursos para nuestra economía y trabajo para nuestros compatriotas. Esta nueva singladura nos encuentra con nuevas autoridades en el timón de la Patria, a las cuales le deseamos éxito en la gestión para el bienestar de nuestra sociedad. Presentamos en esta edición como aporte para el desarrollo de nuestros Intereses Marítimos un resumen analizado de lo que han sido las propuestas de todos los candidatos presidenciables de todos los partidos políticos desde la creación de nuestra Revista en el año 1988. Verán en ese artículo, algunas propuestas que son comunes a todos ellos y otras individuales pero todas con el mérito de generar ideas para el desarrollo integral de políticas del ámbito marítimo en general y de la Defensa.

También, en el mismo rumbo les ofrecemos un artículo titulado “Hacia Una Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (1ra Parte)” del CN (R) Diego Grolero. Esta primera parte, funciona como preámbulo del camino elegido de elaborar la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, y a su vez da el marco contextual, para entender los factores dominantes que de alguna forma han condicionado el desarrollo de una Fuer-

za Naval en un país geográficamente marítimo; y que aún asoman desafiantes para el futuro, pese a que el Uruguay hoy día ha pasado a tener más territorio marítimo que territorio continental.

Saludamos a nuestros Camaradas de ayer y de hoy de la Aviación Naval en sus 100 años de creación de esta rama de la Flota que son nuestros ojos y vectores del Poder Naval de la Nación, y presentamos con agrado una reseña de su historia escrita por su actual Comandante el CN (CG) Nicolás Sanguinetti.

En este año, el 19 de abril se cumplen 200 de la Cruzada Libertadora de los 33 Orientales, uno de los hitos más importantes de nuestra historia. En la fría madrugada del 18 de abril de 1825, comandados por el Gral Juan A. Lavalleja zarparon desde Brazo Largo, navegaron por el río Uruguay y luego de sortear las naves de patrulla brasileñas desembarcaron en la playa de la Agraciada y jurando “Libertad o Muerte” comenzaron el levantamiento que finalmente concluyó con la creación del Estado Oriental. Una gesta que vino “desde el mar”.

Siguiendo con la temática de nuestras ediciones presentamos un interesante abordaje al conflicto en el Mar de China del CF (CG) Marcelo Olivera. Además ofrecemos como es habitual: una anécdota naval de nuestra rica historia escrita en la forma amena que nos tiene acostumbrado el CA (R) Hugo Viglietti.

Les expresamos que estos 37 años de edición, seguramente, han convertido

a nuestra Revista en el banco de datos más completo de las últimas décadas en cuanto a los Intereses Marítimos del país y de la defensa de nuestro territorio “desde el mar”, los invitamos a consultarnos en este camino a través de nuestra página web [www.revistanaval.com](http://www.revistanaval.com).  
y y, más importante aún, a participar con opiniones y aportes al pensamiento

y conciencia marítima de nuestra Patria. La Revista Naval es una publicación independiente, de opinión y difusión de lo que interesa en nuestro ámbito marítimo y de libre pensamiento al respecto de los mismos.

Seguimos en la misma derrota de todos estos años, sala de máquinas: “avante toda”.

*La Redacción*



## UNA ARMADA DE “DOBLE EMPLEO”

Por el Capitán de Navío (R) Italo M. SORRENTI

*Retirado de la Armada Nacional en el año 2008. Desde su retiro trabajó como 1er Oficial y Capitán en la Marina Mercante. Es Oficial de Estado Mayor y Diplomado en Estrategia y Políticas de Defensa en el CHDS, USA. Integra la Comisión Editorial de la Revista Naval desde su creación en el año 1988 y en la actualidad es el Secretario Ejecutivo del Centro de Estudios Navales y Marítimos de la Escuela de Guerra Naval.*

*“La cohesión y la Unidad de acción son fundamentales para la efectividad de una Fuerza en combate.”*

De la Guerra. Carl Von Clausewitz.

*“La fuerza de una cadena es la del eslabón mas débil”*

Hay un tema recurrente en nuestro país, que se pone en discusión periódicamente, que es la separación del Cuerpo de Prefectura de la Armada Nacional. Hemos visto publicados en medios de prensa bajo titulares de opinión de “expertos” que este Cuerpo, que cumple un área de misión importante en la estructura marítima de la nación, debería depender del Ministerio del Interior dada su tarea policial en la jurisdicción de la Armada. Basados en justificaciones de derecho marítimo y legales se habla de una lógica muy poco analizada desde los aspectos del presupuesto y la “generación de Fuerza”. El Cuerpo de Prefectura, primeramente, es uno de los brazos ejecutores de la Armada como Autoridad Marítima del Estado con tareas específicas en las regulaciones internacionales de la OMI, el control de la contaminación marítima (Convenio MARPOL), y otras disposiciones legales que atañen al

control de toda la actividad marítima del Estado rector de la Bandera, además de ejercer la jurisdicción policial en puertos y áreas de jurisdicción. Los oficiales egresan como Marineros Militares de la Escuela Naval con preparación naval militar y especialización en tareas policiales y Derecho Marítimo para cumplir así sus dos funciones específicas.

Veamos un poco la historia de creación la de la Prefectura y su integración como Cuerpo de la Armada Nacional. El origen de lo que hoy es la Prefectura data de la concepción de las Capitanías Generales de Puerto de la Corona española. En el Río de la Plata se instaura la primera el 30 de Junio de 1810 en Buenos Aires y en Montevideo en el 9 de febrero de 1829 a cargo Cnel. Pablo Zufriategi como primer Capitán de Puertos. Esta fecha se considera la fundación de nuestra Prefectura. El 1º de diciembre de 1882 pasa a denominarse Comandancia de Marina y Capitanía General de Puertos; el 11 de agosto de 1934 pasa a denominarse Prefectura General de Puertos. Es el 21 de noviembre de 1947 que pasa a denominarse Prefectura General Marítima siendo el Capitán de Navío Alfredo Aguiar su titular. Es el 14 de enero de 1973 cuando la Prefectura Nacional

Naval se integra completamente como Cuerpo de la Armada Nacional siendo el Capitán de Navío Lázaro Pinko el primer Prefecto Nacional Naval, siendo también integrada al presupuesto general de la Armada.

Es tarea de la PNN como Gran Mando de la Armada Nacional:

Mantener el orden público, ejercer el control de la seguridad de la navegación como Autoridad Policial en las áreas: Marítima, Fluvial y Lacustre en jurisdicción de la Armada, intervenir en el abandono de buques y cumplir funciones registrales y de control técnico de la marina Mercante.

Uruguay es un país pequeño y a lo largo de los años tuvo una fuerza naval con capacidades en Defensa del territorio marítimo, como Misión fundamental de una fuerza armada y en tareas de Guardia Costera, que opera no solo en sus propias aguas, sino también más allá de ellas, incluyendo operaciones regulares en la Antártida.

Actualmente, con muchos años sin inversión conducen a una situación crítica fundamentalmente en el área de la Defensa militar del territorio marítimo; se han perdido medios en este aspecto que en el pasado se disponían, por acuerdos de tratados de defensa mutua continental o por visión de las autoridades nacionales y navales, como ser la capacidades de minado y contraminado de nuestras aguas para asegurar un control efectivo de nuestro mar en periodos cortos de tensión o conflicto cuando la situación lo ameritara. En estos últimos años se ha logrado una mejora en medios para

el control jurisdiccional en áreas costeras, pero una efectiva presencia en todo nuestra “Pradera Azul” está aún muy distante. Seguramente, de efectivizarse la adquisición de los dos Buques de Patrulla Oceánica (OPV por sus siglas en inglés) permitirán mejorar la presencia del Estado en un área tan neurálgica como lo es la extensión de nuestras zonas marítimas y lograr un control permanente de las nuevas amenazas como lo son el narcotráfico, tráfico de armas y personas y la pesca ilegal que atentan contra nuestros intereses marítimos, donde hay recursos naturales a proteger y trabajo para nuestra gente de mar.

El ex MDN Javier García, refiriéndose a la compra de las dos OPV, enfatizó que *“estos dos buques van a permitir a la Armada Nacional retomar su misión esencial, consistente en la custodia de nuestra soberanía nacional en el mar, del cuidado de nuestros recursos naturales, de evitar y reprimir, cuando sea necesario, actividades ilegales, la pesca ilegal, el crimen organizado, y retomar el control sobre todo en nuestro espacio marítimo, cuestión que como ustedes saben está muy limitada a partir del deterioro y la antigüedad que tienen los buques que cuenta la Armada Nacional en el día de hoy. Esto es un largo anhelo de la Armada Nacional, que tiene más de 15 años. Desde el año 2008 la Armada Nacional y el Uruguay están con el apoyo de todo el sistema político, que en el 2014 emitió en el Senado de aquel momento, por unanimidad, una declaración solicitando la compra de estos buques, podemos decir que hoy hemos*

*enviado al Tribunal de Cuentas esta decisión de la compra”.*

Discrepamos con la alusión de la “*misión esencial*”, pero compartimos el espíritu con que ese razonamiento fue expresado.

A partir de este avance es menester comenzar a pensar en qué medios necesitamos para una efectiva defensa militar territorial ante situaciones de tensión o necesidad efectiva de proteger nuestro territorio desde el mar. Esto es motivo de otros análisis que iremos impulsando.

Nuestra Armada Nacional tiene la particularidad de ser una fuerza de “Doble Empleo”; cumple no solo funciones de una Marina de Guerra sino también las típicas funciones de una Guardia Costera; es decir que no solo se le atribuye responsabilidades específicas como un componente de las Fuerzas Armadas que contribuye a la Defensa Nacional y su integridad territorial en el ámbito externo, sino también aquellas tareas regulares referidas al ejercicio de la Policía y Autoridad Marítima que tienen un fuerte impacto en el ámbito interno del país.

Cabe concluir, como respuesta a las opiniones de expertos, ¿Un país de poca asignación de recursos al área de defensa necesita generar una nueva

Fuerza de Guardia Costera? Estos expertos, ¿calcularon el costo que genera una nueva fuerza marítima? ¿Qué medios se le asignarían? ¿Es la idea de no contar con una Armada con la Misión establecida en las Leyes y Políticas de Defensa actuales? ¿Hay que crear en el Estado un nuevo escalafón de Policías Marítimos?

El Cuerpo de Prefectura cumple perfectamente y eficazmente su tarea como ejecutor de la Autoridad Marítima, tanto en sus funciones que le corresponden al Estado Rector de la Bandera, como en las tareas policiales dentro de los puertos nacionales, custodios del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y con la relación con la autoridades judiciales para esta función. No es necesario que dependan de otro Mando para esto, sí es necesario atender y mejorar los recursos humanos y materiales de la Armada para una permanente y completa presencia en la jurisdicción asignada.

Creo que esta idea, de contar con una fuerza de Prefectura separada de la Armada Nacional es para países con mejores recursos y misiones militares más allá de su territorio (Armadas de proyección del Poder) y gran extensión de costas a proteger, como lo es la Coast Guard de los EEUU y otros ejemplos existentes.





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

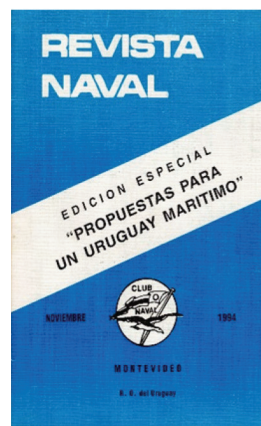
La Revista se esta editando también en  
**versión digital,**  
aquellos suscriptores que la deseen recibir  
en este formato informarlo a la direccion e-mail  
de nuestra secretaría.

# ENTREVISTAS A LOS PRESIDENCIABLES: APORTES DE LA REVISTA NAVAL A LA CONSTRUCCIÓN DE “POLÍTICAS DE ESTADO” EN EL ÁMBITO MARÍTIMO NACIONAL

Por el Capitán de Navío (R) Mag. en educación Diego ROMBYS

En el presente artículo se procura hacer un resumen de las propuestas de los “presidenciables” en el marco de las entrevistas que ha venido publicando la Revista Naval desde la elección de 1994 hasta la reciente en 2024. A modo de introducción, compartimos la editorial con que se presentaba inicialmente dicha consulta:

*... para celebrar este aniversario (el quinto, que para ese entonces ya había publicado 250 artículos de aproximadamente 150 autores del ámbito marítimo y naval), que coincide con un hecho significativo de la vida política del país, tal como las próximas elecciones nacionales, quisimos también algo especial y trascendente. Como lo anunciáramos en el número anterior, requerimos de los candidatos presidenciales para los comicios de noviembre (1994), sus opiniones sobre una serie de puntos en materia de política marítima y naval, en un esfuerzo por presentar a los lectores las ideas que al respecto postulas esos hombres públicos, bajo el entendido que la Revista Naval constituye un espacio adecuado para la discusión y difusión de esos temas específicos.*



Revista 20 - 1994



Revista 34 - 1999

Revista 47 - 2004

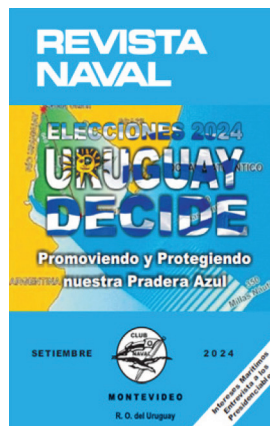
Revista 61 - 2009

Revista 76 - 2014

Revista 89 - 2019

Treinta años y ochenta y cuatro ediciones después, se ha mantenido y renovado ese espíritu iniciador, tal como refleja la reciente edición de noviembre 2024:

*El Uruguay, luego de superar los impactos de la pandemia y de una imponente sequía, ha “retomado la marcha” y está viviendo nuevamente un proceso electoral al cual aspiramos aportar. Con ese propósito ofrecemos a nuestros lectores la visión de los candidatos presidenciales respecto a un área que consideramos fundamental para el desarrollo de nuestra Nación, como son los Intereses Marítimos en su concepción más amplia. En esta ocasión hemos considerado para plantear nuestro cuestionario, a los candidatos cuyos Partidos Políticos hayan tenido representación parlamentaria o aquellos candidatos que, sin pertenecer actualmente a ellos, hayan integrado el Poder Legislativo durante este periodo de gobierno.*



Revista 104 - 2024

En la Revista Naval (RN) nro 76 correspondiente a las elecciones de 2014, la Comisión Editorial de la Revista Naval incluyó un artículo denominado “Aportes para la construcción del Uruguay Marítimo: reflexiones de 20 años de entrevistas a los presidenciables” (pag. 71).

Desde el punto de vista analítico, se consideró el artículo generado por el Profesor Yuri Gramajo (Revista Naval, nro 76, p. 9) donde examina “coincidencias, divergencias y desafíos reflejados en las respuestas de los presidenciables”<sup>1</sup>. En la presentación de esa revista, la Comisión editorial indicaba que:

*“nos permite visualizar cómo se han ido desarrollando (las propuestas) en cada uno de los periodos de gobierno y cuál ha sido el énfasis coyuntural que tuvieron y algunos aún tienen, así como los posibles puntos de encuentro que anhelamos puedan convertirse en políticas de Estado.”*

Como reseña el título del presente artículo, y a modo de continuación y profundización de las actividades previas, se procura generar eventuales aportes para la construcción de “Políticas de Estado” en el ámbito marítimo nacional. A tales efectos, cabe explicitar el alcance que se adopta para dicho término.

## Conceptualización del término Políticas de Estado

Su carácter complejo y dinámico, así como las singularidades de los contextos en que se emplea, llevan a que no exista una definición única a nivel político o académico relativa a Políticas de Estado. Sin embargo, es un término mencionado con frecuencia por organismos internacionales<sup>2</sup> así como por diferentes instituciones u organizaciones a nivel nacional<sup>3</sup>.

Entre los aspectos de mayor consenso en cuanto a su consideración, tomamos los que se refieren a la resolución de problemas importantes o desafíos multisectoriales (en este caso para nuestro país), con frecuencia de larga data. Son planteados por un gobierno a partir de un amplio respaldo del espectro político, así como de los actores relacionados, y cuyo efectos se extienden, involucrando decisiones de las siguientes administraciones.

En cuanto a la definición adoptada, cabe la distinción que aportara un experto en ciencias políticas<sup>4</sup>, en cuanto a que este tipo de políticas implican la construcción de acuerdos previos. Esto difiere de las decisiones que toma un gobierno a modo de “acumulación de hechos consumados” en un tema, ya sea porque en su momento no tomó postura, o incluso se opuso a la que tomó el gobierno precedente. Observando el propósito del presente artículo, y dado que no se analizan las acciones que en definitiva fueron desarrolladas en cada Gobierno por el candidato electo, no se hace hincapié en la existencia de consensos previos, más allá que ello sería deseable.

A continuación, se presenta un resumen tabular que procura identificar la ocurrencia de propuestas a lo largo del tiempo.

El énfasis analítico procura reflejar una selección de los asuntos que presentan un mayor potencial en cuanto a eventuales “Políticas de Estado”, señalando las menciones en una misma elección y su evolución en el período considerado (1994 – 2024). En esta ocasión no se consideran temas relacionados a la Política de Defensa<sup>5</sup> y la Armada Nacional (AN), más allá de los que sean mencionadas por los entrevistados en cuanto a intereses marítimos nacionales. De hecho, de forma implícita se proyecta la influencia institucional de la AN como lo ejemplifica el concepto político social de “pradera azul”, el cual es posible asociarlo a los objetivos de las “Políticas de Estado”<sup>6</sup>.

Asimismo, y de forma de contribuir a la construcción de consensos, en lugar de hacer foco en el proponente, se muestra la existencia de los aportes (presentados en el orden en que fueron publicados) agrupados en las temáticas con las que han venido siendo tratados en la Revista Naval.

### Listado de los presidenciables que respondieron las consultas en cada período

Cabe señalar que, si bien en cada elección se consultó a todos los candidatos, en algunos casos no remitieron respuestas, a la vez que hay partidos políticos que han discontinuado su participación. El siguiente cuadro muestra el año en que se realizó la consulta y la elección presidencial.

Año	Los presidenciables son presentados en orden alfabético indicando el partido entre paréntesis
1994	Aguirre, Gonzalo (PN); Barreiro, Jorge (PC); Canessa, Roberto (P Azul); Michelini, Rafael (NE); Pereyra, Carlos Julio (PN); Ramírez, Juan Andrés (PN); Sanguinetti, Julio María (PC); Vázquez, Tabaré (FA); Volonté, Alberto (PN).

1999	Battle, Jorge (PC); Lacalle, Luis Alberto (PN); Michelini, Rafael (NE); Vázquez, Tabaré (FA).
2004	Larrañaga, Jorge (PN); Lamorte, Aldo (UC); Mieres, Pablo (PI); Stirling, Guillermo (PC); Vázquez, Tabaré (FA-EP-NE); Vera, Juan (P. Liberal).
2009	Bordaberry, Pedro (PC); Lacalle, Alberto (PN); Mieres, Pablo (PI); Mujica, José (FA); Rodríguez, Raúl (Asamblea Popular)
2014	Abella, Gonzalo (Asamblea Popular); Bordaberry, Pedro (PC); Lacalle Pou, Luis (PN); Mieres, Pablo (PI); Mujica, José (FA); Vega, César (Partido Ecologista Radical Intransigente)
2019	Abella, Gonzalo (AP - UP); Lacalle Pou, Luis (PN); Manini Ríos (CA); Mieres, Pablo (PI); Novick, Edgardo (Partido de la Gente); Talvi, Ernesto (PC)
2024	Delgado, Jorge (PN); Manini Ríos, Guido (CA); Mieres, Pablo (PI); Ojeda, Andrés (PC); Orsi, Yamandú (FA)

## ESTRUCTURA DE LA MATRIZ ANALÍTICA

Los resultados se presentan agrupados en los temas a los que se refieren las preguntas.

## GRANDES ÁREAS TEMÁTICAS

Luego de la identificación de la temática, se incluye un resumen integrador de los principales conceptos relacionados. El orden en que se presentan obedece a una estimación de su potencial en cuanto al valor que les otorgan en tanto eventual Política de Estado.

Luego de este resumen se muestra una tabla que identifica el año y asunto consultado, así como un resumen u orientación de la pregunta planteada. Debajo de la pregunta se muestra con viñetas una síntesis interpretativa de la respuesta de cada presidenciable. La respuesta completa pueden ser consultada en la revista correspondiente<sup>7</sup>, al igual que el texto de la pregunta y su contextualización.

Año	Pregunta u orientación de la misma
Asunto de la pregunta	• Síntesis de las menciones del asunto por parte de un presidenciable

## SÍNTESIS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS MENCIONES A LOS PRINCIPALES ASUNTOS MARÍTIMOS

### COORDINACIÓN DE POLÍTICAS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

El elemento más significativo en cuanto a la eventual definición de Políticas de Estado para este ámbito, lo constituye la creación de alguna instancia o estructura

orgánica estatal que asesore en cuanto a la definición de objetivos, planificación, coordinación y supervisión de su desarrollo.

Se puede considerar que existe consenso en la necesidad de coordinar el relacionamiento entre las organizaciones estatales, instancia que en varias menciones de los presidenciables se extiende a otros actores privados especializados e incluso a lo social.

Se observa reticencia a la creación de mayor burocracia, por ejemplo, en cuanto a crear un nuevo Ministerio, pero la aceptación crece al considerar una secretaría o comisión a nivel interministerial dependiente del Poder Ejecutivo.

Al respecto, cabe mencionar que recientemente se anunció la creación de la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación en la Presidencia de la República<sup>8</sup>.

También existen expresiones de los presidenciables que proponen mejorar los mecanismos existentes, señalando incluso la existencia de instancias de coordinación para aspectos puntuales, como por ejemplo la que es mencionada en cuanto a las políticas antárticas.

La siguiente Tabla muestra el resumen de la consulta y las respuestas de los presidenciables para este tema, siguiendo el formato explicado, el cual se mantiene para las siguientes temáticas.

<p>1994 Creación de Ministerio</p>	<p>¿Cree conveniente la creación de un Ministerio de Asuntos Marítimos?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrario a aumentar burocracia, pero el desarrollo marítimo podría requerirlo.</li> <li>• Quizás como anexo en M. de Turismo (C. Exterior) o Defensa (funciones).</li> <li>• Posible a partir de reestructura de los organismos ya existentes.</li> <li>• Sí, brindaría gran utilidad y provecho</li> <li>• Crear Unidad Ejecutora en un nivel relevante, en vez de un Ministerio</li> <li>• No, mantener los asuntos de soberanía en el M de Defensa</li> </ul>
<p>1999 Creación de Ministerio u organismo</p>	<p>¿Cómo visualiza creación de Ministerio u organismo de alto nivel en el Estado?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es una inquietud especialmente atendida a ser unificada a nivel PE, ya existe proyecto de Ley de nuestro sector</li> <li>• Es indispensable crear el M. de Asuntos Marítimos y Fluviales para el fomento de los intereses marítimos de nuestro país al largo plazo.</li> <li>• Crear un organismo de alto rango jerárquico tipo Unidad Ejecutora para establecer políticas y estrategias asumiendo dirección y coordinación</li> <li>• No, mantener los asuntos de soberanía en el M de Defensa</li> </ul>

<p>2004 Creación de Ministerio u organismo</p>	<p>¿Cómo visualiza creación de Ministerio u organismo de alto nivel en el Estado?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinar en base a lo existente, no crear más burocracia ni gastos</li> <li>• La diversidad de asuntos dificulta la planificación centralizada. Un Comité Nacional de Intereses Marítimos podría coordinar políticas sectoriales.</li> <li>• Se requiere un C. interministerial de actividades y recursos marítimos para proponer políticas y coordinaciones pudiendo evolucionar en estructura org.</li> <li>• Es necesaria la presencia de un organismo coordinador de actividades para evitar esfuerzos y las interferencias mutuas.</li> <li>• No crear nuevos organismos burocráticos sino emplear eficientemente los existentes para coordinar a nivel del Poder Ejecutivo.</li> <li>• No parece conveniente crear nuevas instituciones estatales. El Estado debería limitarse a establecer las reglas y hacerlas cumplir.</li> </ul>
<p>2009 Creación de organización a nivel Ministerial</p>	<p>Opinión sobre la creación de una organización para coordinar y dirigir la política nacional en relación a los asuntos del mar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sí, una dirección de coordinación a nivel OPP, 2 o 3 personas con contactos en las otras instituciones, no así creación de nuevas estructuras burocráticas</li> <li>• Una Comisión Sectorial de Intereses Marítimos en el ámbito de la OPP parece un mecanismo más ágil y eficaz que un Ministerio.</li> <li>• Es necesario estructurar en una política de Estado todas las actividades vinculadas a los intereses marítimos, a cargo del PE en una C. interministerial. Temas MM y de pesca, industria naval, puertos y logística portuaria, rutas de navegación, recursos acuáticos y del lecho y subsuelo marino</li> <li>• No se considera necesario en esta etapa crear una organización a nivel ministerial, sí una Secretaría de Asuntos Marítimos y Fluviales en OPP</li> <li>• Estudiar seriamente la posibilidad que exista un Min. Asuntos Marítimos.</li> </ul>
<p>2014 Creación de Ministerio u organismo</p>	<p>Oportunidad de crear algún componente de la estructura orgánica del Estado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear un Ministerio de Intereses Marítimos, Fluviales y Portuarios</li> <li>• Coordinación imprescindible, descarta creación de infraestructura específica</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasada la oportunidad de crear un Ministerio para desarrollar los asuntos vinculados al Poder Marítimo del Estado, sigue siendo necesario coordinar</li> <li>• Necesidad de contar con un organismo que nucleee diferentes visiones y establezca políticas a nivel general del país</li> <li>• La Ley Marco de la Defensa (18650/2010) estableció que el Consejo Nacional de Defensa es el ámbito propicio para el tratamiento de estos temas</li> </ul>
2019 Creación componente estatal	<p>Oportunidad de crear algún componente de la estructura orgánica del Estado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incluir participación de los trabajadores</li> <li>• Transformar la Comisión Honoraria del Fondo Marina Mercante (Ley 14.650/1977) en órgano de consulta preceptivo para delegaciones uruguayas que negocien, destaca la necesidad de coordinación en otras áreas</li> <li>• Crear una Secretaría de Asuntos Marítimos a nivel PE</li> <li>• Se necesita un organismo que nucleee las diferentes visiones y permita generar Políticas de Estado</li> <li>• Los organismos actuales brindan respuesta medianamente adecuada</li> <li>• Crear un organismo centralizado de planeamiento y coordinación de Intereses Marítimos, servicios logísticos y de infraestructura</li> </ul>
2024 Creación de organización	<p>Consideraciones sobre creación de organismo que unifique, coordine y supervise políticas, objetivos y acciones estratégicas relacionados con lo marítimo, fluvial y portuario</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El ente rector es el PE a través del MTOP en materia portuaria</li> <li>• No crear nuevos Ministerios y un Estado más pesado, pero se requiere coordinación de intereses marítimos a nivel Presidencia similar a Secretaría Inteligencia</li> <li>• Crear una Secretaría de Asuntos Marítimos en la órbita de la Presidencia</li> <li>• Impulsar a la ANP en el rol regulador siguiendo el espíritu de la Ley de Puertos, incluso absorbiendo funciones de la D.N. Hidrografía del MTOP</li> <li>• Promover Políticas de Estado para articular y ejercer soberanía en las temáticas del medio marino con amplia participación política, técnica y social</li> </ul>

En cuanto a las temáticas a ser consideradas en estas instancias u órganos de coordinación, existe cierta coincidencia con los asuntos planteados en las consultas realizadas por la Revista Naval.

A partir de 2014 se incluyó una pregunta que específicamente consulta los aspectos que, a criterio de los presidenciables, ameritarían la definición de Políticas de Estado. Entre ellas se destacan las referencias a

- los temas portuarios,
- así como a la pesca,
- y en menor medida objetivos y acciones orientados al desarrollo de la conciencia marítima nacional.

Cabe recordar que en el presente análisis no se incluyeron los aspectos relacionados a la Política de Defensa ni a los roles de la Armada Nacional, más allá que claramente ameritan la definición de Políticas de Estado tal como lo reflejan varias de las expresiones de los presidenciables. Además, como se fundamentó, los acuerdos generados, en buena medida están incluidos en la Ley Marco de la Defensa y los documentos subsiguientes.

Volviendo a las expresiones de los candidatos, en varios casos se hace referencia a la necesidad de incorporar el conocimiento técnico, dada la especificidad de los aspectos a tratar. Llama la atención que las referencias a elementos de la Política Exterior sean mínimas, así como la ausencia de menciones al desarrollo de la Marina Mercante y de la Industria Naval, los cuales sin embargo, vienen siendo tratados prácticamente en todas las consultas desde 1994, siendo considerados como temas importantes.

<p>2014 Temas de interés estratégico</p>	<p>Aspectos del ámbito marítimo que requieren Políticas de Estado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Múltiples aspectos relacionados a la actividad pesquera</li> <li>• Política portuaria en general, puerto de aguas profundas en particular</li> <li>• A ser definidos en la interacción en el marco de organismo a crear</li> <li>• Sistema nacional de puertos (incluyendo puerto de aguas profundas), problemáticas de la cuenca del plata, políticas en mar territorial y a. antártica</li> </ul>
<p>2019 Temas de interés estratégico</p>	<p>Aspectos del ámbito marítimo que requieren Políticas de Estado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Todos los temas del ámbito marítimo, ya que afectan la soberanía nacional</li> <li>• Situaciones complejas vinculadas a los intereses marítimos y estados vecinos, impulsando las comisiones (CARU y CARP). Como ejemplos de Políticas de Estado: accesos al P. Mdeo. Desarrollo Hidrovía R. Uruguay</li> <li>• Pesca y desarrollo de la Marina de cabotaje. Promover los intereses marítimos</li> <li>• Los que permitan mejorar la coordinación de esfuerzos del área marítima</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A definir por los técnicos con conocimiento del ámbito marítimo</li> <li>• Primero enfatizar crear una conciencia marítima nacional, planificar y coordinar servicios logísticos y portuarios, infraestructura, pesca, roles y tareas AN</li> </ul>
2024 Temas de interés estratégico	<p>Aspectos del ámbito marítimo que requieren Políticas de Estado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantener Ley de Puertos (16.246/92) como eje rector de la política portuaria</li> <li>• Temas portuarios, canales de navegación, actividad en comisiones bilaterales, diques, temas limítrofes y situación AN</li> <li>• Plan Maestro del Sistema Portuario que regule y ordene su desarrollo trascendiendo los periodos de gobierno</li> <li>• Unificar y modernizar normativa portuaria, puertos inteligentes, desarrollo de políticas para la competitividad, fomentar pesca, mejorar control marítimo</li> <li>• Toma de conciencia, conocimiento y desarrollo en cuanto a navegación, pesca, canales, puertos, biodiversidad, cables sub. , exploraciones, perforaciones, etc.</li> </ul>

## POLÍTICAS PORTUARIAS E INFRAESTRUCTURA

Como se mencionó, los asuntos relacionados a la política portuaria constituyen para los presidenciables una de las áreas de mayor interés en el marco de eventuales Políticas de Estado.

La Ley de Puertos se posiciona como hito nacional en este sector, en particular al haber habilitado la participación privada para lograr eficiencia y competitividad, pero varias menciones se refieren a la necesidad de actualizarla.

Entre los puntos en cuestión, aparece el rol de la ANP y la definición de un plan Maestro de desarrollo portuario a largo plazo, el cual debería ser generado en acuerdo entre todos los sectores y actores, lo cual marca la complejidad y la necesidad de este tipo de políticas.

Los servicios a terceras banderas se ven como un elemento dinamizador en la medida que se cumplan los controles establecidos, en particular respecto a flotas pesqueras extra regionales.

1994 Proceso privatización P. Montevideo	<p>¿Se debería profundizar el proceso de privatización en curso?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Privilegiar función estratégica de la ANP.</li> <li>• Estado pequeño, pero eficiente, disminuir burocracia y costos</li> <li>• Eficiencia, equilibrio público privado, revisar lo realizado</li> </ul>
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incrementar excelencia del servicio asegurada por contralor estatal</li> <li>• Continuar la política iniciada por el gobierno anterior proyectando logros</li> <li>• Continuar el proceso de desregulación iniciado en el Puerto de Montevideo</li> <li>• Profundizar eficiencia</li> </ul>
1999 Política de puertos	<p>¿Cómo incentivar situación de infraestructura y financiamiento en P. Montevideo?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consulta con el sector para incrementar competitividad a nivel regional</li> <li>• Reactivar transporte marítimo y fluvial debe ser objetivo nacional</li> </ul>
2004 Servicios portuarios	<p>Opciones para mantener y mejorar los servicios portuarios – integración regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inversiones importantes requieren seguridad jurídica y controles eficaces, así como coordinar a nivel regional</li> <li>• Promoción de la participación privada en lo portuario y logístico en el marco de Uruguay como polo logístico. Adaptar legislación y mejorar competitividad</li> <li>• Ley de puertos revolucionó la actividad local, continuar apoyo a lo privado</li> <li>• La eficacia obtenida en el puerto debe animar a seguir esa línea.</li> <li>• Recabar opinión de los actores relacionados luego de 10 años de Ley de Puertos, evaluarla y eventualmente lograr mayor competitividad</li> <li>• Limitar la actividad estatal a establecer las reglas de juego y que se cumplan, una actividad privada portuaria es muy saludable para la eficiencia</li> </ul>
2009 Infraestructura portuaria	<p>Consideraciones sobre participación pública para el desarrollo de infraestructura portuaria que están llevando a cabo privados</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No parece imprescindible ni conveniente. Basta observar participaciones estatales en otros emprendimientos similares. Estado para asegurar reglas,</li> <li>• Parece correcta la política de asociaciones, pero debe ser muy vigilada</li> <li>• Se reconoce aportes de la Ley de Puertos, para continuar expansión hay limitaciones de infraestructura. El Estado en el fomento, control y regulación</li> <li>• La ANP desarrolló emprendimientos asociada con privados, y hay otros en trámite para evitar futuro colapso por crecimiento de cargas en el puerto</li> <li>• Los puertos deben estar en manos del Estado</li> </ul>

<p>2014 – Infraestructura portuaria</p>	<p>Proyectos de infraestructura portuaria o navegación que es necesario desarrollar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estatizar la actividad portuaria</li> <li>• Expandir ferrocarril orientado a la interfaz fluvio-marítima y nexos regionales. Obras P. Mdeo, desplazar puerto pesquero e incluir Punta de Sayago</li> <li>• Dragar P. Mdeo a 14 mt. Importancia de obras en Río Uruguay para extender navegación de forma de captar cargas argentino – brasileras</li> <li>• Profundización de accesos P. Mdeo. Solucionar situación C. Magdalena. Construir puertos náuticos. Aprovechar Bahía de Montevideo.</li> <li>• Acelerar obras en P. Mdeo y P. de Sayago, incluyendo dragado a 12 mt y de ser posible a 14. Obras en otros puertos y canales.</li> </ul>
<p>2019 Ley de puertos - operativa portuaria</p>	<p>Cómo evalúa la Ley de puertos (1992) y cómo revertir la caída en la operativa portuarias. ¿Otorgaría facilidades a buques de terceras banderas?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Objetar la Ley de puertos por no estar de acuerdo con la concesión de la operativa portuaria a privados; el monopolio estatal es soberanía</li> <li>• Sin la ley sería puerto de cabotaje o feeder de Bs.As. la actual escala permite seguir creciendo. La pérdida de cargas paraguayas fue multifactorial, requiere acción del Gobierno. Servicios a terceros es positivo en La Paloma</li> <li>• Ley puso al día la operación portuaria, pero no mucho ha cambiado, se perdió competitividad por costos y burocracia. Profesionalizar esta área. Facilidades a terceros, presenta dudas por servicios a pesqueros extrarregionales</li> <li>• La Ley ha sido la base del crecimiento de la actividad. Profundizar canales de acceso, pero no dejar todo en manos privadas. Profesionalizar negociadores. Servicios a terceros son beneficiosos, pero se debe controlar</li> <li>• Evaluación positiva que nos posicionó como líderes en Sudamérica, puede ser mejorada. Fomentar zonas francas para reactivar sector. Se apuesta a que los puertos sean atractivos para terceros con los controles debidos</li> <li>• La Ley propició el desarrollo portuario, donde el sector privado generó dinamismo y eficiencia. Actualizar normativa para volver a competir con puertos argentinos. Servicios a terceros apegados al marco normativo.</li> </ul>

<p>2024 Ley de puertos</p>	<p>Cómo evalúa la Ley de puertos (1992) y posibles ajustes ¿Otorgaría facilidades a buques de terceras banderas?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Ley fue un hito portuario nacional con importantes logros, su eventual actualización requiere una amplia base de discusión y consenso. Los servicios a terceros son un objetivo relevante siempre y cuando tenga base jurídica acorde</li> <li>• Ley de puertos logró eficiencia de servicios a partir de inversión privada, cuyo marco legal debe revisarse periódicamente por MTOP con ANP y actores relacionados. Beneficios por servicios a terceros que requieren mejoras a cap. y de los controles</li> <li>• La Ley fue un cambio histórico de la normativa portuaria permitiendo avances sustanciales, por lo que no hay que ajustarla, se requiere un Plan Maestro. El acuerdo con Paraguay es beneficioso, capta inversiones y genera trabajo</li> <li>• Ley marco un antes y después en el desarrollo portuario, pero debe ser actualizada atendiendo avances en el área, ampliando rol y autoridad de la ANP. Los servicios a terceros dinamizan la act. con especial control sobre la pesca</li> <li>• Es necesario consolidar el sistema portuario y su régimen de puerto libre. La ANP debe asumir un rol más amplio en un sistema nacional de puertos. Los servicios a terceros dejan beneficios si se dan en el marco normativo definido</li> </ul>
--------------------------------	---

### Puerto de Aguas profundas

Como tema asociado al desarrollo portuario, están las posiciones favorables respecto al dragado a 14 pies del puerto de Montevideo, lo cual dilataría definiciones sobre eventual puerto de aguas profundas.

Si bien varios presidenciables reconocen importancia de un puerto oceánico, en general se considera que se requieren estudios que consideren su viabilidad respecto al acceso de cargas, las cuales requieren acuerdos regionales, así como su impacto sobre otras áreas, como por ejemplo, la biodiversidad y el turismo.

<p>1994 Puerto aguas profundas</p>	<p>¿Se comprometería con la creación de un puerto de aguas profundas?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sí, es la mayor propuesta integradora a nivel regional posible</li> <li>• Es útil, permite considerar tendencia mundial a mayor calado</li> <li>• Proyecto ambicioso y tentador que debe ser estudiado en profundidad</li> </ul>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sería el gran puerto del Mercosur, complementando puerto Colonia Bs.As.</li> <li>• Sí pero solo si capta cargas de terceros países y requiere estudio</li> <li>• Desechada ubicación prevista por razones ecológicas, sí en otro lugar</li> <li>• Debe ser precedida de pormenorizado y amplio estudio</li> </ul>
1999 Puerto de aguas profundas	<p>¿Lo considera factible y compatible con el desarrollo del Puerto de Montevideo?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El desarrollo portuario en esa región es inquietud para el futuro gobierno donde el proyecto de ampliación del P. de la Paloma está dando respuesta</li> <li>• Requiere análisis “frío” y realista, mientras seguir mejorando P. Montevideo</li> <li>• Estudio estratégico con ventajas y desventajas, aprovechar ubicación y profundidad natural</li> <li>• Al corto plazo no parece posible su desarrollo simultáneo, de futuro puede analizarse en la medida que no agrada al medio ambiente.</li> </ul>
2004 Puerto de aguas profundas	<p>¿Qué importancia le asigna para satisfacer demanda regional complementando los servicios que ofrece el Puerto de Montevideo?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se visualiza la necesidad de un puerto a nivel Hidrovía en el este del país</li> <li>• Es un componente de nuestro proyecto Uruguay plataforma logística del cono sur, pero requiere acuerdos regionales para asegurar volúmenes.</li> <li>• Debe ser parte de acuerdos regionales para compensar asimetrías</li> <li>• Se ha hablado mucho, pero también es necesario pensar en las vías de comunicación hacia y desde el puerto, pudiendo cubrir saturación de P. Mont.</li> <li>• Es concebible como puerto concentrador de cargas a nivel regional</li> <li>• No es oportuno pensar en un puerto estatal complementario a Montevideo que además tiene un gran potencial futuro, pero podría ser privado</li> </ul>
2009 Puerto de aguas profundas	<p>Si bien no se incluyó pregunta específica acerca del puerto de aguas profundas, uno de los presidenciables lo mencionó en una respuesta a otra pregunta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proponemos un puerto de aguas profundas enfrente a Santa Teresa.</li> </ul>

<p>2014 Puerto de aguas profundas</p>	<p>Opinión respecto al Proyecto de Puerto de aguas profundas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opinión contraria dado que están al servicio de intereses extranjeros</li> <li>• Opinión favorable que requiere mayor análisis, en particular evaluando volúmenes de carga y las inversiones req. de origen exclusivamente privado</li> <li>• Opinión contraria dado que no es viable económicamente por el movimiento anual de cargas que requiera. La alternativa es dragar P. Mdeo. a 14 mt.</li> <li>• No se justifica en sí mismo, debe demostrarse su viabilidad y formar parte de un proyecto geopolítico acorde a posibilidades de desarrollo y flujo comercial</li> <li>• Opinión favorable en vista de su contribución al desarrollo del país</li> <li>• Opinión contraria, análisis insuficientes y representa grandes riesgos</li> </ul>
<p>2019 Puerto de aguas profundas</p>	<p>Opinión respecto al Proyecto de Puerto de aguas profundas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorizar dragado del P. Mdeo. el resto requiere viabilidad económica que no se visualiza por volúmenes de carga</li> <li>• Sería un logro inmenso por los beneficios que conlleva, pero depende de vol. de carga externo por medio de acuerdos previos. Alternativa P. Mdeo.</li> <li>• Debe ser parte de un proyecto geopolítico regional, de construcción gradual y privada, acorde a posibilidades de desarrollo y crecimiento comercial</li> <li>• Mantener búsqueda de salida oceánica, buscando cargas que lo justifiquen</li> <li>• Las cargas propias no justifican la inversión, pero no debe cerrarse la posibilidad procurando acuerdos y realizando estudios de impacto</li> </ul>
<p>2024 Puerto de aguas profundas</p>	<p>Opiniones sobre la reactivación del proyecto de aguas profundas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Constituye una vieja aspiración nacional, pero no depende solo de decisión política. Las cargas propias son insuficientes. Privilegiar profundización P. Mdeo. a 14 m.</li> <li>• Continuar con evaluaciones para puerto de aguas profundas por costo y eventual imposibilidad de aumentar prof. P. Mdeo más allá de 14 m.</li> <li>• Sí en la medida que un estudio independiente asegure razonablemente su viabilidad</li> <li>• Abiertos al diálogo para captar inversiones, en este caso requiere estudios técnicos de viabilidad e impactos con aporte privado y público</li> <li>• Retomar su impulso con una visión regional, integradora como proyecto estratégico a mediano y largo plazo, cuidando el ecosistema circundante</li> </ul>

## POLÍTICA PESQUERA

Constituye otro de los temas que a criterio de varios de los presidenciables requeriría la construcción de Políticas de Estado, lo cual parece fundamentado en el número de actores públicos y privados involucrados o interesados en este sector productivo.

Existe consenso en la importancia del sector y la necesidad de realizar controles efectivos, así como en la necesidad de generar cambios con propuestas que permitan revertir la situación. Entre los puntos mencionados se destaca la actualización de la normativa, la renovación de la flota y la infraestructura para su mantenimiento (ambos aspectos asociados a la industria naval), así como la investigación de este recurso. También se hacen referencias a la competitividad, actualización industrial y en algunos casos a la necesidad de resolver situaciones sindicales generando amplios acuerdos. La principal diferencia es en cuanto al alcance del apoyo que debería proveer el Estado.

1994 – Presencia de 3eras bandera	<p>Opinión sobre pesca de terceras banderas en ZCP con Argentina</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La soberanía también está en el mar, que cuidamos poco</li> <li>• Debe ser controlada en el marco del Derecho IM.</li> <li>• Apoyo, dando cumplimiento de la normativa internacional</li> <li>• Proteger celosamente la riqueza pesquera</li> <li>• Reservas respecto a la apertura de las zonas de pesca propias y compartidas</li> <li>• Realidad compleja, soberanía depende de capacidad de control</li> <li>• Implica diferentes controles para evitar depredación en cada zona</li> </ul>
1999 Uso del P. Mdeo. como base flotas pesqueras extranjeras	<p>Opinión sobre ventajas operativas y comerciales a buques externos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley de Pesca de 1969 ha quedado perimida. Se debe replantear</li> <li>• Ya están dadas, pueden operar. Para asegurar desarrollo del sector nacional se debe rever legislación y posicionamiento de INAPE al MGAP</li> <li>• Importante para revitalizar sector marítimo, incrementar controles, revisar cometidos y responsabilidades de INAPE</li> <li>• Puede ser mecanismo de revitalización comercial y portuaria, se debe ajustar. El sector pesquero nacional requiere act. legislativa y política de fomento</li> </ul>
2004 Protección recursos pesqueros	<p>Estrategias para proteger riqueza ictícola, en especial especies migratorias</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Visión crítica sobre apoyo a privados que desprestigia a Uruguay</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participar de los foros internacionales, normativas INDNR, control coordinado con Argentina, control de otorgamiento de bandera, promoción de infraestructura y servicios a flotas externas</li> <li>• Dinamizar negociaciones regionales e internacionales, mejorar cap. Control</li> <li>• Reconocer interés más allá de la ZEE, coordinando con el resto de los países vecinos</li> <li>• Priorizar investigación y proteger recursos coordinando con vecinos</li> <li>• Dotar a la AN con los recursos para hacer cumplir lo establecido.</li> </ul>
2009 Pesca	Una pregunta hacía referencia a la pesca entre otros Intereses Marítimos nacionales, sin embargo, prácticamente no fue mencionada de forma específica por los entrevistados.
2014	Si bien no se incluyó pregunta específica acerca de la pesca, se mencionó <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asigna reforzar el rol del Estado en lo vinculado a la actividad pesquera, creando ente testigo, flota estatal, eliminar pesca de arrastre de fondo, entro otras.</li> <li>• Se considera a la conflictividad sindical como un obstáculo para su desarrollo, al plantear demandas que terminan desalentando la inversión</li> </ul>
2019 Pesca	<p>Apreciación sobre situación y perspectivas de la pesca</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La pesca es un rubro esencial para la soberanía. Los trabajadores del sector tienen proyectos de profundo sentido común</li> <li>• Ley del sector es de 1969, actualizar y revisar cargas impositivas y costos, realizar estudios de los recursos y combatir depredación, fortalecer DINARA</li> <li>• Presenta posibilidades y limitantes (como la ausencia de información, la migración) que deben armonizarse a nivel regional e internacional</li> <li>• Evidencia fragilidad que amerita análisis detallado en un ámbito multisectorial para definir un plan para el desarrollo pesquero acorde a la riqueza</li> <li>• Cambios en la disponibilidad del recurso, y estado de la flota que debe modernizarse. Adecuar costos y adecuar zona portuaria. Buscar acuerdos.</li> <li>• Es de gran importancia. Requiere actualizar flota e infraestructura, revisar org. y normas, buscar calidad y eficiencia. Ver además la acuicultura</li> </ul>

2024 Pesca	<p>Apreciación sobre situación y perspectivas de la pesca</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mercado interno no favorece, se requiere seguir analizando y discutiendo medidas</li> <li>• Tenemos el recurso pero muchos problemas; necesidad de buque de inv. pesquera, crear Instituto Nal. Pesca y Acuicultura, flota e infraestructura, actualizar m. normativo</li> <li>• Se debe desarrollar el potencial de su riqueza natural, cambiar reglas, renovar flota y lograr un gran acuerdo de todos los actores con una Secretaría más allá del MGAP</li> <li>• Es una de las áreas con mayor potencial de crecimiento en Uruguay, requiere proteger el recurso y generar condiciones para superar actuales limitaciones</li> <li>• Generar acuerdo entre Estado, empresarios y trabajadores para transformar el sector para recuperar niveles de producción sostenibles, rentables y competitivos</li> </ul>
---------------	---

## POLÍTICAS MARINA MERCANTE NACIONAL

Si bien no es de los temas que los presidentes conciben directamente asociado a Políticas de Estado, al ser consultados, existe un claro consenso en la necesidad de lograr la reactivación de la Marina Mercante Nacional, priorizando el transporte de cabotaje y la flota pesquera. También en este caso por su complejidad y la cantidad de actores públicos y privados relacionados, implicaría este tipo de políticas.

Entre las principales propuestas figura la actualización de la normativa, la búsqueda de acuerdos regionales y asociar la recuperación de la flota a la reactivación de la industria naval en un marco de competitividad.

Como en otras áreas, entre los puntos de mayor divergencia se ubica el alcance del apoyo que debería otorgar el Estado.

1994 Promoción MMN	<p>¿Cómo estimularía la creación de una MMN ...?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procurar que sea rentable</li> <li>• Seguir modelo de Panamá con ajustes. País de servicios</li> <li>• El poder político está en falta al respecto, es absolutamente necesario</li> <li>• Regular técnicamente la integración adecuada de tripulaciones</li> <li>• Requiere acciones para un adecuado nivel de eficiencia, costo y calidad</li> <li>• Es necesario crear entorno favorable al desarrollo de MMN</li> <li>• Política que la fomente teniendo en cuenta Mercosur e Hidrovía</li> </ul>
-----------------------	--

<p>1999 Posibles propuestas MMN</p>	<p>¿Cómo revertir deterioro de la MMN?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Depende de la política general del sector y de las oportunidades comerciales</li> <li>• Actualizar legislación, ley de abanderamiento y crear registro Mercosur</li> <li>• Creación de Bandera Nacional, asistencia estatal para que sea competitiva</li> </ul>
<p>2004 Limitaciones para desarrollo MMN</p>	<p>¿A qué causas atribuye carencia de una MMN ante impulso de exportaciones y desarrollo portuario?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta coordinación a nivel de Hidrovía, infraestructura portuaria, legislación laboral coordinada regionalmente, ausencia de negociaciones regionales</li> <li>• Reducido volumen de exportaciones y abundancia oferta transporte. Requerimientos que implican las nuevas tecnologías y reglamentaciones</li> <li>• Cambios en el mercado marítimo global, actualizar legislación</li> <li>• Priorizar lo que se debería realizar: incentivar construcción nacional de forma de acompañar el incremento de cargas en la Hidrovía</li> <li>• Existe adecuada flota pesquera y de tráfico local, cabotaje de carga regional requiere acuerdos y en ultramar no se puede competir con las compañías</li> <li>• Las principales dificultades se deben al enorme peso del Estado, por sus costos y las trabas que impone</li> </ul>
<p>2009 Desarrollo de Flota Mercante Nacional</p>	<p>Políticas para desarrollo de flota mercante al servicio del país</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se debe propender al desarrollo de la Marina Mercante Nacional a través de la complementación de cargas en ambas márgenes</li> <li>• El deterioro de la MMN es un hecho. Las soluciones requieren estudio detallado de causas; posible ajuste de normativa propia entre otras opciones</li> <li>• El mecanismo del art. 188 de la Constitución (capitales privados en entes y servicios desc.) puede ser el adecuado para hacer renacer una MM de cierto porte</li> <li>• No tenemos escala para competir en ultramar, y hay factores sindicales. Para el cabotaje hay múltiples aspectos a ver a nivel nacional y Mercosur</li> <li>• Es difícil competir con buques de ultramar de las mega compañías. Es posible redistribuir cargas a nivel de cabotaje, requiere legislación regional</li> <li>• Apostar a la creación de una flota mercante nacional con petroleros, frigoríficos y de pesca</li> </ul>

<p>2014 Desarrollo Marina Mercante Nacional</p>	<p>Cabotaje y Ultramar, formas de estimular la Marina Mercante Nacional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo en el marco de una política de defensa de la ind. nacional</li> <li>• Desarrollar ambas para el comercio exterior y servicios regionales a partir del desarrollo portuario y acuerdos (ej. URUPABOL). Importancia del cabotaje y la construcción de barcazas, además de facilitar el uso de bandera</li> <li>• Mayores esfuerzos en el cabotaje dado inexistencia de masa crítica para ir más allá de lo regional. Afecta la actual situación con Argentina y los requisitos que la bandera propia exija 90 % de tripulación uruguaya</li> <li>• Los desarrollos deben ser a partir del interés privado, siendo una limitante el nivel de conflictividad sindical y la cantidad de capital humano y medios para mantener la operativa</li> <li>• Ambos desarrollos son muy importantes. Se requiere mejorar accesos e infraestructura portuaria. Estimular construcción de barcazas dada las dificultades que plantea navegación de ultramar – comercio internacional</li> <li>• Fomentar construcción de naves en Uruguay con apoyo estatal</li> </ul>
<p>2019 Desarrollo Marina Mercante Nacional</p>	<p>¿Cómo estimular el desarrollo de la Marina Mercante Nacional?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una Marina Mercante Nacional solo requiere voluntad política ya que se autofinanciaría rápidamente</li> <li>• Es relevante a nivel transporte fluvial de pasajeros y tráfico e inexistente para mercaderías. Promover su desarrollo en MTOP, modificar normativa</li> <li>• Según realidad del mercado internacional y la ausencia de volumen de carga nacional, orientarlo al cabotaje, abatiendo costo y burocracia</li> <li>• Ser competitivo y crear reglas claras para los inversores privados, revisar obligación de 90 % de mínimo de tripulación uruguaya y conflictividad</li> <li>• Incentivar bajando combustible y carga impositiva, buscando acuerdos con Argentina para potenciar litoral, se reconoce formación profesional</li> <li>• Se valora el desarrollo de una MMN en especial de cabotaje, se estimularía la incorporación de buques, favoreciendo la operación y bajando costos.</li> </ul>
<p>2024 Desarrollo Marina Mercante Nacional</p>	<p>¿Cómo estimular el desarrollo de la Marina Mercante Nacional?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Depende de la consolidación de las oportunidades que genere el sistema portuario, como por ejemplo las flotas especializadas para transporte fluvial de madera</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Debe superar dificultades para mejorar competencia, mejora de canales y apoyar proyectos privados</li> <li>• El Estado debe cumplir un rol promotor de la actividad. Evaluar contar con dos petroleros de bandera nacional como antes, además de transporte fluvial</li> <li>• MMN y de cabotaje es indispensable, requiere abrir mercado a inversores con normas que las incentiven para poder captar cargas y competir a nivel regional</li> <li>• Desarrollar programa de construcción y reparación naval con los actuales actores, revisar marco legal, financiero – tecnológico. Impulsar bandera Mercosur-Hidrovia</li> </ul>
--	--

## POLÍTICA EXTERIOR

### ACUERDOS REGIONALES

La generación de acuerdos a nivel regional, y en particular con Argentina, son motivo de preocupación. Entre los presidenciables existe cierto consenso en la necesidad de profesionalizar la actividad en las Comisiones binacionales, logrando un equilibrio entre el conocimiento y experiencia de lo político y lo técnico, tal como lo reflejan las consultas realizadas en las últimas cuatro elecciones.

<p>2019 Relaciones con Argentina</p>	<p>Cómo revertir relacionamiento portuario con Argentina</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mientras se mantenga actual gobierno en Argentina seguirán los intereses opuestos.</li> <li>• Coordinar potenciamiento de Hidrovía Paraná y río Uruguay, así como en la Com. Tec. Mixta del Frente Marítimo.</li> <li>• Comprender intereses argentinos y factores que afectan competitividad de Uruguay. Designar negociadores con experiencia profesional.</li> <li>• Historia marcada por intereses contrapuestos con Argentina, inscribir los acuerdos portuarios en el marco de acuerdos más generales</li> <li>• La competencia siempre existió. Representación profesional en las negociaciones.</li> <li>• Buscar acuerdos para optimizar uso y mantenimiento de canales superando situaciones históricas profesionalizando negociaciones y coordinación propia.</li> </ul>
<p>2024 Relaciones con Argentina</p>	<p>Enfoque general para propiciar acuerdos con Argentina. Representación en Comisiones binacionales.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantener línea de coherencia y defensa de legítimos intereses nacionales generando oportunidades compartidas. Representación es responsabilidad política con sustento técnico.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disputas históricas y trabas mutuas, retomar acuerdos como Tratado RP y FM con diálogo en base a trabajo técnico y diplomático</li> <li>• Continuar profundizando acuerdos; gobierno argentino dio muestras favorables como lo demuestra la autorización del dragado 14 mt. Ampliar acuerdos a Hidrovía</li> <li>• Procurar complementación, marcando nuestros intereses con firmeza siguiendo una estrategia predefinida. Profesionalizar participación de delegados en Com.</li> <li>• Seguir apostando a la integración regional en especial con Argentina como complementación, fortaleciendo política y técnicamente las comisiones bilaterales</li> </ul>
--	--

## PROYECCIÓN AL ATLÁNTICO SUR – ANTÁRTIDA

Por su parte la proyección de los intereses nacionales en el Atlántico Sur, y específicamente respecto a la Antártida, constituye sin lugar a dudas el elemento que mayor nivel de acuerdos genera entre los presidenciables.

En cuanto a las divergencias, cabe mencionar la forma de construir y desarrollar esta política. Tal como se adelantó al analizar la creación de un organismo a nivel PE, algunos presidenciables destacan la existencia de instancias creadas específicamente para determinada política. Entre ellas un presidenciable menciona al Gabinete Interministerial de Asuntos Antárticos (GIAA), integrado por representantes de cuatro Ministerios, y cuya actividad sigue la denominada “Hoja de Ruta del Programa Nacional Antártico para el período 2020 -2045” e incluye otras organizaciones como el “*Comité científico de investigación antártica*” (SCAR) además de la propia actividad del Instituto Antártico Uruguayo.

<p>1994 Presencia en la Antártida</p>	<p>¿Cree conveniente ampliar presencia uruguaya en la Antártida?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Destaca rol de la Base Artigas, integración científica – FFAA.</li> <li>• Presencia testimonial o acorde a nuestra posibilidades</li> <li>• Presencia adecuada, es conveniente seguir mejorando los estudios</li> <li>• Es conveniente ampliarla</li> <li>• Consolidar lo realizado antes de ampliar la presencia</li> <li>• Requiere estudio geopolítico y de resultados de lo realizado</li> <li>• Es una causa nacional a ser ampliada, trasladar la base al continente</li> </ul>
---	---

<p>1999 Proyección en la Antártida</p>	<p>¿Objetivos de la Política Exterior en relación al desarrollo futuro en la Antártida?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Preservar los derechos de Uruguay en el territorio Antártico</li> <li>• Presencia es símbolo de cooperación internacional y conjunto FFAA y civiles, fortalecer investigación científica y tecnológica relacionadas.</li> <li>• Política antártica armónica con comunidad internacional, continuando investigación con fines científicos, ecológicos y económicos, control y vigilancia</li> <li>• Mantener objetivos científicos, luego exploración de actividades comerciales y hasta estratégicas</li> </ul>
<p>2004 Proyección en la Antártida</p>	<p>¿Objetivos de la Política Exterior en relación al desarrollo futuro en la Antártida?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Defender posición de Uruguay en el marco del T. Antártico</li> <li>• Continuar presencia y actuales programas cumpliendo con T. Antártico, buscar cooperación a nivel Mercosur y política común. Extender a lo económico</li> <li>• Es un instrumento eficiente y necesario de nuestra política exterior, es necesario incrementar capacidades actuales para asegurar posición futura</li> <li>• Continuar con el cumplimiento de los requisitos que impone T. Antártico</li> <li>• Evaluar acciones realizadas en el marco del T. Antártico priorizando lo ecológico</li> <li>• Las dificultades a nivel nacional no permiten mantener una base en la Antártida. Es una iniciativa valiosa, pero debe ser privada con supervisión estatal</li> </ul>
<p>2009 Antártida</p>	<p>No se incluyó en las preguntas referencias a la Antártida; fue mencionada por un entrevistado entre los temas de interés científico para las políticas de Estado</p>
<p>2014 Pol antártica y ext. limite Plataforma Continental</p>	<p>Enfoque política exterior respecto a la Antártida y extensión límites P. Continental, necesidad de acuerdos con otros países</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Son políticas necesarias y de gran importancia, pero de tratamiento insuficiente. Generar Política de Estado a ser instrumentada por MRREE</li> <li>• Retomar una política seria y pragmática para uso eficaz y explotación racional. Mantener estrategia ante la ONU. Evitar manejo diplomático errático en especial con Argentina, buscar puntos de acuerdo. Retomar URUPABOL</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La presencia antártica es una manifestación de una Política Pública proyectada al futuro, reconoce aporte de las FFAA pese a limitaciones, siendo crítico con el manejo del tema extensión de la plataforma. Mantener firmeza en negociaciones con Argentina. Profesionalizar comisiones binacionales</li> <li>• Acierto de la política antártica, creando el Instituto Antártico, como iniciativa civil luego pasado al MDN. Se requiere organismo que ordene políticas y aproveche oportunidades, visión crítica sobre políticas extensión límites. Hacer respetar acuerdos actuales profesionalizando actividad de RREE.</li> <li>• En ambos temas se requiere visión estratégica y defender la soberanía. Definir Política de Estado y Gobierno instrumentada por MRREE en el marco de los intereses, derechos y compromisos de Uruguay con Argentina.</li> </ul>
2019 Política Antártica	<p>Consideraciones en cuanto a la política antártica a mediano plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La base antártica ofrece una oportunidad estratégica para la investigación y libre difusión de sus resultados sin censura alguna</li> <li>• Fortalecer presencia antártica acorde a política nacional que dicte PE.</li> <li>• Mantener presencia, actividad científica, integrar AN a la Patrulla Naval Argentina Chilena</li> <li>• Apoyar actividades científicas y logísticas en la Antártida respaldadas por la diplomacia con personal profesional.</li> <li>• Satisfacción por política antártica, procurar Política de Estado.</li> </ul>
2024 Política Antártica	<p>Opiniones acerca de los objetivos del Dec 388/19 Política Nacional Antártica</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantener los espacios logrados en la Antártida, siendo relevante mantener elevada sinergia con las actividades de investigación que sustentan nuestros intereses</li> <li>• Sus obj. deberían ser Ley como políticas de Estado hacia 2048; destaca actividad del Gabinete interministerial de asuntos antárticos y Comisión a nivel parlamento</li> <li>• Proyección en la Antártida se ha ido consolidando desde 1968 como elemento estratégico. Como todo decreto es perfectible, se debe procurar mayor investigación</li> <li>• Respaldo a los objetivos y programas de desarrollo nacional antártico, pero la hoja de ruta definida es general por lo que debe ser especificada y acordada</li> <li>• Es estratégico mantener presencia. Se debe analizar objetivos, metas y logros planteados para la política antártica. Fortalecer capacidades del Instituto Antártico</li> </ul>

## POLÍTICAS NÁUTICAS – CULTURA MARÍTIMA

Entre las primeras consultas se incluyeron preguntas relacionadas al desarrollo de la actividad náutica, en las cuales los entrevistados coinciden en varias propuestas, a la vez que algunos la vinculan a la carencia de cultura y vocación marítima, lo cual posteriormente dio lugar a una consulta específica.

<p>1994 – Desarrollo náutico</p>	<p>¿Cómo estimularía desarrollo de la actividad náutica?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausencia de vocación marinera, cambio de idiosincrasia</li> <li>• País marítimo, pero de “espaldas al mar” que requiere políticas de estímulo</li> <li>• Facilitar costos portuarios con costos razonables</li> <li>• Construir y readecuar los puertos deportivos, acercar a la juventud</li> <li>• Acompasar con políticas de transporte y regular adecuado uso recreativo</li> <li>• Creación de puertos deportivos y mejora de los existentes favorecer turismo</li> </ul>
<p>1999 -Desarrollo deportes náuticos</p>	<p>¿Cómo estimularía una política para el desarrollo de los deportes náuticos?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los deportes son preocupación general del Estado, lo náutico por su costo requiere del aporte privado.</li> <li>• Impulsarlo por todos los medios. Crear Ministerio de Deportes</li> <li>• Crear cultura marítima nacional, fomentar deportes náuticos y turismo</li> <li>• Se visualiza en el marco del Turismo en coordinación con otras áreas</li> </ul>
<p>2004 – Desarrollo deportes náuticos</p>	<p>¿Cómo estimularía una política para el desarrollo de los deportes náuticos?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No involucrar al Estado en áreas de Turismo, si fomentar en los jóvenes la práctica de deportes náuticos y cultura marítima</li> <li>• Debe ser parte de la política sectorial respectiva, asociarla al turismo</li> <li>• En razón de su costo, estimular al sector privado principalmente orientado a la juventud. Asociar al turismo por su potencial</li> <li>• Campaña de desarrollo legislando apoyos y facilidades para su desarrollo</li> <li>• Apoyar a las intendencias según distribución geográfica, además del sector turístico lograr que la juventud mire hacia el mar</li> <li>• Fomentarlos como a los otros deportes, fomentando la actividad privada.</li> </ul>

2009 y 2019 Deportes náuticos	No fue incluido en las preguntas ni se registran menciones de los entrevistados.
2014 Deportes náuticos	Si bien no se incluyó pregunta específica acerca de los deportes náuticos, se mencionó <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar más puertos náuticos en nuestra costa</li> </ul>

En 2004 se incorpora una consulta sobre la denominada “conciencia marítima nacional”, encontrando cierto nivel de acuerdo, en el que se destaca la importancia de incorporar el conocimiento y contacto con dicho ámbito a nivel educativo, incluso desde primaria<sup>9</sup>.

2004 -Desarrollo conciencia marítima nacional	¿Estima necesario implementar medida para generar conciencia marítima? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor divulgación de actividades entre varios aspectos</li> <li>• Uruguay geográficamente marítimo, prioridad en lo portuario puede haber relegado otros aspectos, pero se notan síntomas de cambio</li> <li>• Debe ser inculcada desde los programas de primaria, hasta materias en carreras técnicas y universitarias, incluir capacitación a funcionarios estatales</li> <li>• Hoy no existe conciencia marítima, para desarrollarla hay que proyectar políticas para el ámbito marítimo</li> <li>• Es un problema cultural que atañe a todas las organizaciones del ámbito marítimo y al Gobierno, por ejemplo, que la RN de charlas en la enseñanza.</li> <li>• Es importante incrementar nuestra conciencia de país de mar, se demuestra en la subexplotación de recursos y en la composición de la dieta local</li> </ul>
2009 – 2014 Conciencia / Cultura marítima	No fue incluido en las preguntas ni se registran menciones de los entrevistados.
2019 Conciencia marítima nacional	Si bien no se incluyó pregunta específica se mencionó lo siguiente <ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear una conciencia marítima nacional en el marco de la coordinación de políticas</li> <li>• Necesidad de promover los intereses marítimos nacionales</li> </ul>
2024 Conciencia marítima nacional	¿Cómo incluir en la enseñanza generación de conciencia marítima? <ul style="list-style-type: none"> <li>• La entidad del área marítima debe llamarnos a la reflexión, debiendo ser objeto de valoración desde la etapa escolar</li> <li>• El sistema educativo apenas sobrevuela ámbito marítimo, incorporarlos y potenciar formación MM. Facilitar acceso a deportes náuticos</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrar sectores específicos con la educación como forma de lograr conciencia a largo plazo, generando instancias de interacción de los alumnos con el medio</li> <li>• Por ejemplo, pesca y cuidado del ambiente entre otros, son temas a ser impulsados por ANEP. La educación es el principal motor de la economía azul.</li> <li>• Es fundamental educar desde temprana edad sobre la importancia de estos espacios incluía la Antártida, su desarrollo e impactos sociales, económicos y ambientales</li> </ul>
--	--

## POLÍTICAS INDUSTRIA NAVAL

Como se adelantó, es uno de los temas recurrentes en las consultas a los presidenciables, el cual, sin embargo, no es identificado entre las áreas que requieren Políticas de Estado, pese a que este sector, al igual que lo portuario y la pesca, involucra múltiples actores e intereses que vinculan lo público y privado.

Al ser consultados específicamente, existe consenso en la importancia del tema y en la necesidad de reactivar a este sector, no así en cuanto al origen de los recursos para hacerlo. En todos los casos se identifica el rol de la Industria Naval como servicio para reparaciones y mantenimientos, pero en cuanto a la construcción naval, los que procuran impulsarla, en general la acotan a cubrir los requerimientos del Estado, así como progresivamente apuntalar el tráfico de cabotaje y la flota pesquera nacional.

La visión de varios presidenciables es coincidente en que el sector se encuentra en una situación límite, posicionando a los diques estatales (AN) como única<sup>10</sup> e insuficiente opción que además, requiere ser adecuada en varios aspectos.

Al igual que en otras áreas del ámbito marítimo, se observan posiciones políticas diferentes en cuanto al alcance de los apoyos que debe dar el Estado para el desarrollo de la Industria Naval.

<p>1994 Construcción unidades para la AN</p>	<p>¿Cómo considera uso de la capacidad nacional para construcción de unidades navales?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Necesidad creciente, requiere incremento de capacidades</li> <li>• Promover las iniciativas privadas</li> <li>• Posible, pero evitando fomentar actividades industriales no competitivas</li> <li>• Es necesario aprovecharla</li> <li>• Se entiende como muy conveniente para unidades de menor porte</li> <li>• Es una vieja aspiración nacional más allá de las limitaciones a superar</li> <li>• No se puede competir con otros países que incluso subsidian, ver Mercosur</li> </ul>
--	---

<p>1999 Incentivos a desarrollo de la Industria Naval</p>	<p>¿Cómo incentivar situación de infraestructura y financiamiento Industria naval en un contexto de crecimiento del P. Montevideo?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consulta con el sector para incrementar competitividad a nivel regional</li> <li>• Reactivar transporte marítimo y fluvial debe ser objetivo nacional</li> <li>• Promoción del sector de reparaciones navales en Montevideo requiere reconocimiento de su calidad y precios competitivos, y agregar un dique flotante</li> </ul>
<p>2004 Construcción naval para requerimientos nacionales</p>	<p>¿Cómo ve la construcción propia para cubrir necesidades de la AN o MMN?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear condiciones que faciliten la competitividad del sector privado. Se requiere adquirir tecnología y establecer políticas de Estado.</li> <li>• La mejora de los servicios portuarios generará expansión de construcción y mantenimiento. Desarrollo depende de calidad y costos, ver Mercosur</li> <li>• Los astilleros nacionales ya han satisfecho varias necesidades AN, es cuestión de aprovechar la capacidad instalada</li> <li>• Comenzar por retomar construcción de embarcaciones menores y luego obtener tecnología de diferentes formas para aumentar tonelaje de bandera</li> <li>• Existe capacidad instalada para realizar reparaciones y construcciones menores. Ver acuerdos de complementación a nivel Mercosur.</li> <li>• Depende de que aparezcan operadores privados que evalúen positivamente la inversión</li> </ul>
<p>2009 Construcción naval</p>	<p>Medidas para desarrollar la construcción naval en general y para proyectos AN</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es imprescindible para buques menores, con la transferencia de tecnología que surge como impostergable, por ejemplo, a partir de habilitar asociaciones</li> <li>• Mantener al Dique Nacional como repartición de la AN, sin perjuicio de las formas de asociación que convengan</li> <li>• Para constituir a Montevideo como puerto hub se requieren capacidades de reparaciones navales, lo cual es estratégico, pero existen varias limitaciones</li> <li>• Es indispensable aprovechar el Dique de la AN construyendo embarcaciones para el Estado, así como eventualmente especializadas a la Hidrovía.</li> <li>• Lograr acuerdos de complementación con países de tradición marítima para transferencia de tecnología que permita potenciar la construcción naval</li> </ul>

<p>2014 Actualización Dique de la Armada</p>	<p>Visión y consideraciones acerca de rol y posible actualización de Diques de la AN en la reparación de buques privados y del Estado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No comparte que el carácter público de los diques pueda dificultar su eficiencia; deben quedar en el régimen actual</li> <li>• Generar cambios a los efectos de mejorar la gestión en el marco del derecho privado, pero asegurando servicios a los buques de la AN</li> <li>• Señala fortalezas de estos diques y su rol respecto a la AN</li> <li>• Es parte natural de los requerimientos de la AN que hay que mantener, mejorar eficacia y actualizar normativas promoviendo asoc. público – privado</li> <li>• Considera pertinente actualizar régimen jurídico de diques</li> <li>• Nos parece importante que se realice la construcción de naves en el país, destinando los recursos que fueran necesarios</li> </ul>
<p>2019 Factibilidad de la Industria Naval</p>	<p>Consideraciones sobre la factibilidad de la IN de construcciones y reparaciones, posibles impulsos y conveniencia de modificar estructura jurídica de Dique AN</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo de infraestructura que racionalice y optimice recursos existente, incluyendo la ingeniería naval. Incluir la participación de trabajadores</li> <li>• Ya se cuenta con instrumentos jurídicos, se enfrentan dificultades por falta de escala, excesiva reglamentación y costos por lo que se deben revisar</li> <li>• Considera factible desarrollo de IN, otorgándole las mismas facilidades que al resto de la industria. Se debe adaptar estructura jurídica Dique AN en el marco de complementariedad y competitividad público – privada</li> <li>• Mantener los acuerdos existentes manteniendo la calidad, mejorando la eficiencia buscando alternativas incluso con privados</li> <li>• Es afectado por competencia económica y diferencia cambiaria, sumada a costos de los insumos frente a diques argentinos. Son necesarios incentivos impositivos, precios de combustibles y energía, destacando mano de obra</li> <li>• Incentivarla a partir de renovación de flota pesquera generando acuerdos sindicales en ambas áreas</li> </ul>
<p>2024 Factibilidad de la Industria Naval</p>	<p>Consideraciones sobre la factibilidad de la IN de construcciones y reparaciones a nivel público y privado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es un eje importante de las actividades portuarias y marítimas, pero depende de factores de escala para su viabilidad. Se deben generar oportunidades para nuevas empresas privadas sin que signifique asignación de recursos del Estado</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear polos de desarrollo incentivando a empresas privadas a invertir en infraestructura con beneficios fiscales, priorizando reparación y servicios respecto a construcción</li> <li>• Se debe resolver rápidamente reposición de dique flotante para atraer servicios internacionales y capacidad de mantenimiento a nivel nacional, e incluso otra infraestruct.</li> <li>• Orientarnos al desarrollo de servicios a buques de menor porte de forma escalable, priorizando mejora de los astilleros y diques para mantenimiento de alta tecnología</li> <li>• Propiciar un programa de construcción y reparación naval analizando iniciativas propuestas y cambios necesarios para su desarrollo y cubrir necesidades nacionales</li> </ul>
--	---

## RESUMEN GENERAL

La definición de Políticas de Estado surge como una necesidad impostergable para orientar y fundamentar el desarrollo de los principales sectores del ámbito marítimo. Entre las que mencionan los presidenciables se destacan específicamente:

- ✓ la política portuaria (concibiéndola como un sistema que integra todos los puertos),
- ✓ la política pesquera,
- ✓ y el desarrollo educativo de una cultura marítima (de forma de superar la carencia de una conciencia marítima nacional).

De forma complementaria, y analizando también las expresiones de los candidatos consultados, surgen otros sectores claramente relacionados con los antes nombrados, que presentan una importancia y complejidad similar, ya sea porque por su continuidad, ya son claramente Políticas de Estado, como la

- ✓ Política Antártica Nacional

o porque por su carácter y la importancia que le asignan los presidenciables, deberían constituirse como tales, destacando el desarrollo de:

- ✓ la Marina Mercante Nacional con énfasis en el cabotaje y la pesca,
- ✓ y la Industria Naval con énfasis en las reparaciones y construcción para atender la demanda estatal de buques de menor tamaño, y progresivamente, requerimientos para tráfico de cabotaje y la renovación de la flota pesquera

Ello implica convocar a los principales actores públicos y privados para construir acuerdos amplios y con posibilidades de proyección en el tiempo.

Su complejidad amerita la creación de instancias que permitan definir objetivos compartibles, así como planes viables, cuya coordinación y supervisión requiere de instancias al más alto nivel nacional. Las respuestas de los presidenciables hacen mención a dos grandes visiones,

- ✓ ya sea nuclear todas las políticas en un único organismo, para lo cual algunos presidenciables mencionan la necesidad de crear un ministerio,

✓ o como otros señalan, es suficiente con una Secretaría o Comisión como varias de las que existen actualmente. Independiente de las decisiones que tome cada Gobierno, es clara la necesidad de atender estos aspectos, dado que

## “EL MAR TAMBIÉN ES NUESTRA TIERRA”



Fuente: Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada

## NOTAS

1. También puede ser de interés el artículo del mismo autor “*Intereses Marítimos Nacionales: aportes de la Revista Naval en sus 35 años de ediciones*” disponible en: <https://revistanaval.com.uy/revista/201/numero-100>

2. Existen múltiples referencias al término “Políticas de Estado” a nivel de documentos de la ONU (Desarrollo Sostenible, Agenda 2030), PNUD, CEPAL y BID entre otros, aunque no siempre se acompañan de su definición o lo hacen de forma parcial. Por ejemplo, y entre otros posibles, en un documento del BID, se lo define de forma implícita: “*se asocia la estabilidad de las políticas públicas con la capacidad de los actores políticos para concertar y hacer cumplir acuerdos intertemporales que permitan preservar ciertas políticas fundamentales (políticas de Estado) más allá del mandato de determinados funcionarios públicos o coaliciones*” (<https://publications.iadb.org/es/publicacion/16950/la-politica-de-las-politicas-publicas-progreso-economico-y-social-en-america>).

3. Evidenciado en las múltiples menciones que pueden encontrarse en la siguiente o similares búsquedas en la web: Parlamento Uruguay “Políticas de Estado”.

4. CN (R) Ricardo Barboza, consulta realizada el 11 febrero 2025.

5. Si bien los temas de seguridad y defensa están directamente relacionados con el desarrollo marítimo del país, requieren una consideración política diferenciada. Por ejemplo, en el periodo considerado se han venido dando discusiones políticas que culminaron con la Ley 18.650 “Marco de la Defensa Nacional” (2010), así como respecto a la Política de Defensa Nacional y la posterior Política Militar de Defensa, entre otras instancias y documentos que pueden asimilarse o sería de utilidad considerarlos como Políticas de Estado.

6. Se agradecen los conceptos aportados por el Almirante (R) Fernando Pérez Arana.

7. Hasta el número 101 todos los artículos de las revistas están disponibles en <https://revistanaval.com.uy/revistas/> La versión digital de las Revistas que aún no han sido publicadas, pueden ser solicitadas al correo [secretaria@revistanaval.com.uy](mailto:secretaria@revistanaval.com.uy)

8. <https://www.gub.uy/presidencia/comunicacion/noticias/orsi-unica-ambicion-gobierno-intimamente-ligada-busqueda-publica-felicidad>

9. Esta temática ha sido tratada sistemáticamente por la Revista Naval, al grado que recientemente contribuyó al desarrollo de información de esta índole a nivel de ANEP.

10. Cabe recordar la relativa reciente pérdida del dique flotante privado de la empresa Tsakos.

# RUMBO FIRME HACIA UNA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL (1ra Parte)

Por el Capitán de Navío (R) Rodolfo Diego GROLERO  
diegogrolero@hotmail.com



*El autor Rodolfo D. Grolero, es Capitán de Navío en retiro de la Armada Nacional de ROU, Licenciado en Sistemas Navales, Magister en Relaciones Internacionales de la Universidad Salve Regina de Newport-RI, EEUU. Es diplomado del curso de Estado Mayor Naval en las Escuelas de Guerra de Uruguay, China y EE.UU., además del Curso de Estado Mayor Conjunto de la Escuela de Guerra Conjunta y Combinada de EE.UU. Realizó varios cursos cortos relacionados con la planificación estratégica en centro estudios nacionales y extranjeros, y ha desempeñado varios cargos en la Armada Nacional relacionados con dicha área. Es docente de Estrategia Marítima y Oceanopolítica de la Maestría en Asuntos Marítimos de la Escuela de Guerra Naval. Es parte de la comisión editorial de la Revista Naval.*

*Existen tres tipos de personas:  
los vivos,  
los muertos y  
los que navegan*

Esta famosa frase para los marinos, que proviene de los atenienses de la antigua Grecia, explica que el mar pertenece a otra dimensión del hombre. Esa es la razón del porque es tan difícil para aquel que no ha vivido en el mar, pueda incorporar dicha dimensión como parte de su mundo, y al mismo tiempo, sea tan natural hacerlo, para el que ha vivido en él.

## Introducción

En la Revista Naval N° 100, en un ensayo propio titulado **“Para qué necesitamos una Armada”** (que recomendamos leer por ser este artículo una continuación de aquel), hacíamos un análisis de la importancia esencial que tiene el conocer el para qué un país tiene una Armada. Lo hacíamos desde una

perspectiva histórica con una mirada a la evolución de la geopolítica regional, de nuestra política exterior y política interna, pero también considerando variables de la actualidad que influyen en el entorno, ya sea desde un ámbito externo y también desde el ámbito interno, elementos todos a contemplar en una planificación estratégica. Como tesis de dicho ensayo, se planteaba si era suficiente que la Armada supiera contestar esa pregunta de 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.

Hoy en día nos acostumbramos a escuchar que vivimos en un mundo sometido a un entorno “VICA” (volátil, incierto, complejo y ambiguo), algunos otros sostienen que pasamos a un mundo “FANI” (frágil, ansioso, no lineal, incomprendible). Más allá del nombre de estas “etiquetas”, hay un común acuerdo que estamos enfrentados a entornos que cambian con mayor dinamismo, donde los interrogantes se multiplican, desafiando a las organizaciones y hasta los propios Estados, por ende, también a sus instituciones y a quienes las lideran. A esta crucial dinámica que conocemos desde hace tiempo, también se han agregado los procesos propios de este estado de “modernización”, de liderazgo en procesos de cambio, lo que claramente deja un escenario de alta sensibilidad, lo genera mayor riesgo a la hora de tomar decisiones, pero también más abiertas a las oportunidades. Y es en este contexto, cada vez más se hace imperativo trabajar en el planeamiento estratégico, no solo para establecer objetivos, sino para diseñar estrategias que establezcan las forma de alcanzar en el futuro el estado deseado, que es lo que realmente da un sentido de propósito a las instituciones, y con ella aparecen la firmeza, la cohesión y resiliencia tan necesaria en contextos de cambio.

El economista Michel Godet, reconocido por su contribución al desarrollo de conceptos que entrelazan el planeamiento estratégico, a la prospectiva y la estrategia, sostiene que el hombre puede elegir cuatro actitudes frente al futuro: el

avestruz pasivo que mete la cabeza esperando pasen las cosas y sufre el cambio, el bombero reactivo que se ocupa en combatir el fuego (una vez éste se ha declarado), el asegurador pre-activo que se prepara para los cambios previsibles pues sabe que la reparación sale más cara que la prevención, el conspirador pro-activo que trata de provocar los cambios deseados. Aunque todo marino sabe que otear el horizonte es fundamental para predecir los movimientos de otros y poner un rumbo claro, también reconoce que la estela y las posiciones pasadas, son referencias que nunca podemos obviar si queremos saber dónde estamos. Con ese mismo sentido, compartimos lo dicho por el TN Homero Martínez Montero: “no hay realidades históricas súbitas y espontáneas; todas responden a antecedentes más o menos remotos, más o menos complejos; directos o indirectos. Casi siempre de lenta evolución, absorbiendo los elementos secundarios para que persistan los *fundamentales*”<sup>1</sup>. Por tanto, identificar cuáles son esos elementos fundamentales que acompañan esos procesos evolutivos, es esencial para comprender el presente y poder moldear el futuro.

Este ensayo trata de ir analizando los hechos con el propósito de obtener lecciones aprendidas, las que de alguna manera comprueba que la evolución de los escenarios y las actitudes de los líderes y las organizaciones han tenido un poco de todo esto que mencionábamos. También identificamos esos elementos fundamentales que de alguna forma condicionan esos procesos evolutivos. Y al mismo tiempo, deja planteado una alternativa

para que la **Armada Nacional, asuma el rol de conspirador pro-activo** y trate de provocar salir de esa zona pseudo zona de confort y *satus quo* en que se encuentra la política pública en el área de defensa y seguridad, y de invisibilidad que tiene el mar y los asuntos marítimos. Y no para generar los cambios deseados, sino los necesarios **para el crecimiento del “nuevo” Uruguay de 421.220 km<sup>2</sup>, el Uruguay de pradera verde + pradera azul.**

### **Parte I - Evolución del Órgano Militar desde la teoría política de las relaciones entre civiles y militares en el Uruguay**

El Uruguay ha estado libre de guerras por más de un siglo, y ausente de conflictos de límites que no se hayan resuelto por la vía diplomática. Los hechos bélicos mundiales, poco han incidido en la vida de los uruguayos, lo que genera una sensación generalizada de país pacífico, una aldea que se encuentra lejana a donde suceden los grandes conflictos del mundo. Por tanto, no se tiene un sentimiento de inseguridad externa (aunque comiencen aparecer otro tipo de amenazas transnacionales evidentes). En el S. XX, la mayor amenaza a la paz nacional provino de movimientos subversivos que operaron en el marco de la Guerra Fría al final de la década del 60 y principios del 70, lo cual trajo aparejado que en el año 1972 la Asamblea General declarara situación de guerra interna. Para ello se utilizaron a las FFAA, que, junto a la Policía Nacional, lograron desbaratar y desarticular

rápidamente a la organización. A pesar de eso, en junio de 1973 hubo un quiebre institucional en el país, disolviéndose las cámaras e instalándose un Gobierno de facto cívico-militar, lo cual se extendió por más de 11 años, dejando secuelas profundas en la sociedad, donde hubo violaciones a los derechos humanos con desapariciones forzadas. Luego de cuarenta años de finalizada la dictadura, esa herida sigue estando hasta hoy presente en la sociedad. Estos hechos del pasado siguen influyendo en el imperativo corporativo en perjuicio de la valoración de la confianza que se tiene a la Institución Militar, sobre todo porque aún hoy en día se escuchan voces desde legisladores o representantes de importantes organizaciones sociales con marcados sesgos ideológicos hacia las FFAA, que cuestionan su importancia y la naturaleza de la organización militar, que terminan influenciando en los valores culturales de la sociedad y por ende en sus instituciones. Si bien ha existido un “Debate Nacional sobre Defensa” (2006-2007), éste solo se restringió a determinar la utilidad, o no, de mantener unas FFAA convencionales para el Uruguay; y sobre todo, cómo debía ser el control civil sobre éstas. Pero no se discutieron el rol que éstas deberían tener hacia el futuro, con una mirada geopolítica de acuerdo al nuevo orden mundial y regional. Durante el mismo debate quedó claramente evidenciado la grieta existente entre el poder político y el poder militar, principalmente causada por la apatía política y el desconocimiento generalizado que se tienen de los temas de defensa nacional; lo que ha impactado directamente en la

forma de conducción política (y en las relaciones entre civiles y militares). Si bien los temas de Defensa han ganado visibilidad y relevancia en la agenda nacional, su tratamiento sigue siendo tangencial al interés de la población e inocuo para la política nacional. Y más allá de los argumentos que se puedan esgrimir en este ensayo para sostener dicha afirmación, hay un hecho que es irrefutable: al día de hoy no existe el tan mentado “Libro Blanco de la Defensa”, algo que ha estado en “conversa” de los sucesivos gobiernos, desde aquella publicación editada en 1999 “Bases para una Política de Defensa Nacional”, donde en propio Ministro de Defensa, el Dr. Juan L. Storace decía en su prólogo: “*El presente trabajo, como su nombre lo indica, es introductorio y base para el futuro Libro de la Defensa Nacional, y para la elaboración de las doctrinas de cada Fuerza, lo que implicará la participación de distintos organismos gubernamentales y del ámbito académico con especialización en la materia*”<sup>2</sup>. A su vez la publicación titulada (2005) “Uruguay. La Defensa Nacional. Aportes para un Debate”, en su prólogo el Ministro de Defensa de la época, Yamandú Fau, hacía referencia a lo siguiente: “*sin perjuicio de que puedan existir razones que pretenden explicar la ausencia de “Libros de la Defensa en el país”, lo cierto es que el ritmo que la Comunidad Internacional le ha dado a este tema, dista bastante de lo que a nivel nacional se ha avanzado*”<sup>3</sup>. Nosotros podemos agregar, que los hechos -después que han pasado veinticinco (25) años de editadas dichas publicaciones- demuestra que en

*el Uruguay no solo ha faltado ritmo al avance, sino interés político, ciudadano y también el de las propias FFAA a discutir los grandes temas estratégicos en materia de Defensa y Seguridad, dando la sensación de que todo transcurre en un rango confortable de continuar con el statu quo.*

El profesor de Harvard, Samuel Huntington, destacado científico político norteamericano del siglo XX, en su teoría y política de las relaciones entre civiles y militares, establece que la validez de una política de seguridad nacional puede considerarse en tres y dos niveles<sup>4</sup>:

1. Política de **seguridad militar**: para minimizar o neutralizar los esfuerzos realizados por otros países utilizando sus FFAA que operan desde fuera de sus fronteras institucionales y territoriales.
2. La política de **seguridad interna**: aborda la amenaza de la subversión, o por parte de fuerzas que operan en sus fronteras institucionales y territoriales que debilitan o destruyen el país.
3. La política de **seguridad situacional**: se refiere a la amenaza de erosión resultante de los cambios en las condiciones sociales, económicas, demográficas y políticas que tienden a reducir el poder relativo del Estado.

Si bien hoy en día, vemos como la naturaleza y origen de los conflictos tiene una mayor complejidad para su delimitación, está claro que Huntington habla de clasificar las políticas considerando si la amenaza lo hace desde un

ámbito externo o desde un ámbito interno. Aquí quedan las amenazas de la llamada “zona gris” que son las de carácter transnacional y por eso se les comenzó a denominar como “nuevas amenazas”, ya que quedan a medio camino de las tradicionales, y eso ha complejizado la definición de su tratamiento (¿es de seguridad militar, de seguridad interna, o de seguridad situacional?), algo no resuelto hoy en día en el Uruguay. También clasifica como “seguridad situacional” o lo que hoy podemos entender como seguridad pública, al no estar refiriendo al accionar de fuerzas antagónicas, sino propia de la capacidad del estado en mantener el orden actuando sobre la coyuntura. Pese a su diferente naturaleza en relación al tipo de obstáculo que se enfrenta, el autor sostiene, que las tres formas de política tienen un **nivel operativo** y un **nivel institucional**. La **política operativa** consiste en los medios inmediatos adoptados para hacer frente a las amenazas a la seguridad, como ser, cuestiones cuantitativas y cualitativas del personal, material, infraestructura física, organización y despliegue, pero también cuestiones dinámicas del uso de las fuerzas, como saber cuánto y en qué circunstancias se pondrá en acción una fuerza, incluido programas de acción con aliados y cuestiones similares. Sobre estas cuestiones suele estar el debate público (porque ellas están muy relacionadas a las acciones tangibles y que están atadas al presupuesto). En cambio, nos dice, que la **política institucional** se ocupa de la forma en que se formula y aplica la **política operacional**, ésta se basa en para que están las FFAA y la

naturaleza del modelo que se pretende alcanzar, con una visión más de largo plazo, y por la cual se suponen se toman las decisiones fundamentales. En términos actuales, podemos hablar de **políticas estructurantes**, que orientan y al mismo tiempo delimitan el carácter de las decisiones en el plano institucional, considerando que aumente la seguridad militar con un sacrificio mínimo de otros valores sociales. En el logro de este objetivo, Huntington nos advierte, “*que los países que mantienen un marco debidamente equilibrado de esta relación entre civiles y personal militar gozan de grandes ventajas en la búsqueda de la seguridad y tienen más probabilidades de obtener las respuestas correctas a las cuestiones operacionales de política militar*”. Pero, aquellos países “*que no logran mantener una relación civil-militar equilibrada están desperdiciando recursos y corren riesgos incalculables*”.<sup>5</sup>

### **El conflicto entre el Imperativo Funcional vs Imperativo Corporativo**

También Samuel Huntington, nos habla de que “*las instituciones militares de cualquier sociedad están conformadas por dos fuerzas: un imperativo funcional, que se origina a partir de las amenazas a la seguridad de la sociedad, y un imperativo corporativo derivado de las fuerzas sociales, ideologías e instituciones dominantes en esa sociedad... Es en la interacción de estos dos que está el nodo del problema de las relaciones entre civiles y militares. El grado de conflicto depende de la intensidad de las necesidades de seguridad, y de la*

naturaleza y la fuerza del estándar de valores de la sociedad”<sup>6</sup>.

En el caso del **imperativo funcional** está referido estrechamente al **“concepto estratégico”**. El mismo Huntington, 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”*.<sup>7</sup>

### **¿Cuál es el verdadero propósito de las Fuerzas Armadas, que justifique su pesado costo para la sociedad?**

La relevancia de mencionar este artículo, es entender que Huntington plantea los mismos cuestionamientos que, salvando las diferencias obvias de cada país, cualquier 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”*<sup>8</sup>. Estas cuestiones, van directo al centro de gravedad del **imperativo funcional**, a la razón de ser ¿cuál es su verdadero propósito?, y que a su vez también interpelan la **Política Institucional** ¿cuál es el propósito que justifique mantener cuáles o tales capacidades con el pesado costo que estas tienen para la sociedad? Y si este cuestionamiento sucedió en una potencia militar de proyección hegemónica como Estados Unidos, ¿cuánto más aplicable debe ser para un país como Uruguay?

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”*<sup>9</sup> 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”*<sup>10</sup>, que

se oponían a estos cambios por un propósito puramente egoísta.

Esto nos demuestra, que determinar la política institucional de las FF.AA. y su alcance (“¿para qué están y cuáles son sus roles precisos?”) 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 un *“servicio 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”*<sup>11</sup>. Por tanto, la respuesta adecuada estará analizando la realidad que dicho contexto marca, con los Intereses Nacionales siempre como referencia, y no es sobre lo que los Generales o Almirantes le gustaría seguir haciendo, o lo que los Políticos perciben que hay que hacer, tendiendo a ejecutar una dirección política (institucional y operativa) donde prevalece el imperativo corporativo. **Esta objetividad deseada, para los militares** -y es lo que parece hacer hincapié el ensayo de Huntington- **es más compleja de alcanzar, cuando la fuerza militar debe necesariamente reducirse o perder alguna forma de “poder”**, algo que hasta el observador más distraído ha podido apreciar en nuestras FF.AA.

Lo mencionado anteriormente naturalmente nos lleva hacernos las siguientes preguntas ¿cómo la Política

Institucional ha reaccionado a los cambios más significativos que ha tenido nuestro contexto de defensa y seguridad nacional que han desafiado a las FF.AA. 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 dicha política?

### **Política Institucional respecto a la evolución del contexto estratégico de la Defensa y Seguridad Nacional**

Los siguientes son los puntos claves a modo de síntesis de lo analizado en el ensayo anterior “Para qué queremos una Armada” (con algún pequeño agregado), que desafiaron la política institucional (dirección política de la defensa) en el Uruguay de las últimas décadas.

- Guerra Fría (inestabilidad interna): los movimientos subversivos que operaron en el marco de la Guerra Fría en la década del 60 y principios del 70, dejaron una inestable situación política y social. En el año 1972, la Asamblea General declarara “estado de guerra interno” (“Ley de Seguridad Nacional - N° 14068”), donde se utilizan las FF.AA. junto con la Policía Nacional para restaurar la seguridad interna (imperativo funcional). En junio de 1973 hubo un quiebre institucional en el país, disolviéndose las cámaras e instalándose un gobierno de facto cívico-militar. En ese marco, se promulga la Ley Orgánica Militar (N° 14.157 de 1974), la que marcó un punto de inflexión

en un nuevo rol para las FFAA.

- **Fin de Guerra Fría:** la desintegración de la Unión Soviética en la década de 1990 llevó a la descomposición resultante del antagonismo militar de esa época, estableciendo un reacomodamiento del orden mundial. 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 fuerte 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, desaparece definitivamente los fantasmas de las hipótesis de conflicto que por otrora se tuvieron con nuestros vecinos (Argentina y Brasil). 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 (de políticos, militares y ciudadanía) a las que describía Huntington. Nos parece pertinente destacar la visión del Dr. Raúl Iturria, que siendo Ministro de Defensa Nacional (1995-2000) concurrió a la Primera Cumbre de Ministros de Defensa en Williamsburg, Estados Unidos, y expresara lo siguiente al respecto de las Fuerzas Armadas y sus nuevos roles: *“Las Fuerzas Armadas*

*del futuro tendrán que analizar sus roles, ya lo están haciendo, lo estamos viendo en distintos escenarios, del punto de vista político, del punto de vista doctrinario, del punto de vista del derecho, del punto de vista militar, como instituciones vivas de la sociedad tienen que estar en permanente atención al devenir de los tiempos, para realizar los cambios oportunos que no las dejen obsoletas o que no las dejen marginadas”*<sup>12</sup>. Es en este ambiente de cambios, fue que en el año 1999, el Ministerio de Defensa Nacional elabora un documento llamado “Bases para una Política de Defensa Nacional”<sup>13</sup>. Según lo establece en el Prólogo del mismo, el entonces Ministro Doctor Juan Luis Storace, fundamentando que dicho trabajo se realizó ante la falta de una publicación oficial que sirva de referencia en la materia, y considerando conveniente que se contara con un documento que brinde información a la sociedad y a la comunidad internacional sobre los objetivos e instrumentos de nuestra Defensa Nacional, y con la *“esperanza que con éste se abra paso a un debate nacional franco y abierto, sobre un tema de particular trascendencia para el futuro de la República”*.<sup>14</sup> En ese contexto -analizadas desde la teoría de las relaciones civiles militares- no solo desaparecía la amenaza sobre la que se había estructurado la **política de seguridad militar**, sino también se sumaba a los resabios que

podieron quedar de **política de seguridad interna** sobre la cual también se estructuraban las FFAA, ya que la Ley Orgánica Militar había sido promulgada como respuesta a la adecuación de la situación de guerra interna. Desaparecida las principales amenazas, también desaparecía el imperativo funcional de su razón de ser. A pocos años de recuperar la institucionalidad democrática, los resabios y la grieta en las relaciones cívico militares eran evidentes, profundizada por ausencia de una política institucional al no existir un imperativo funcional, las fuerzas dominantes fueron los **imperativos corporativos**.

- Debate Nacional de Defensa (2006): En el libro de “Aportes para una Ley de Defensa Nacional” -el cuál reúne las conferencias y ponencias de actores nacionales de todas las filiaciones políticas, junto a especialistas y académicos en ocasión del referido “Debate Nacional sobre Defensa (15 y 16 de mayo de 2006), se puede apreciar la profundidad de los contenidos llevado a cabo en dicho debate. Estamos hablando solo de dos días de exposición, para temas tan diversos y complejos dado el desconocimiento generalizado de los temas de defensa, algo asentido por los distintos expositores. Pero debemos distinguir entre debatir y definir, y con respecto a esto quedó definido que las FFAA eran útiles y necesarias de mantener frente al nuevo orden mundial y regional;

y como debía ser el control civil sobre éstas. Pero poco se debatió sobre su verdadero propósito, quedó tácitamente aceptada cumplir una función de reserva frente a las contingencias; tampoco se definió el rol de cada fuerza en situación de paz. Podríamos decir algo como “las FFAA deben de seguir existiendo, después vemos exactamente para qué”. Es decir, predominó claramente un **imperativo corporativo** sobre el **funcional**. En ese contexto se llegó a la discusión y promulgación de la Ley Marco de Defensa (Nr. 18.650 de 2010), la cual dio lugar a la creación del Estado Mayor de la Defensa (ESMADE), y creando el Sistema de Defensa Nacional (nuevo concepto donde la Defensa Nacional es el conjunto de actividades civiles y militares). Posteriormente la promulgación por Decreto de la primera Política de Defensa Nacional (2014) y su concurrente Política Militar de Defensa (2016). Estos documentos estructurantes, marcaron un ciclo positivo como parte de la **política Institucional** y dieron mayor legitimidad para la actuación de las FFAA, pero fallaron en lo fundamental, no se concibió una Estrategia (que explicara como se iba a desarrollar la política) o **un concepto estratégico integral**, una estructura organizacional clara y definir el alcance operacional conjunto, ni que cosas continuaban como específicas de cada una de las fuerzas. En definitiva, no se

desarrolló nada que contestara las siguientes preguntas elementales: ¿cuál es la amenaza que define el teatro y tipo de campaña o maniobra estratégica operacional a ejecutar? ¿La amenaza está en el campo de la seguridad militar, en el interno, transnacional (hoy podríamos agregar híbrido) o situacional?

- Ley de Seguridad Fronteriza: La Ley N° 19.677 de 2018, que habilitó a las FFAA en tareas de vigilancia de frontera, era un paso del imperativo funcional que se alejaba de la política **seguridad militar** y se acercaba a la zona gris del delito **transnacional** lindante con la **seguridad situacional**. Pero los debates a nivel nacional, retrasaron su implementación (reglamentación). Cabe mencionar la Ley 19.507 conocida como “Guardia Perimetral de Cáceles”, la cual transformó en ley una tarea que las FFAA comenzaron a realizar (año 1997) en forma transitoria por una situación de emergencia seguridad pública, quedó permanente desde ese entonces, y, además, con los años, esa tarea fue extendida a centros penitenciarios de todo el país. Lo interesante que una tarea que se llevaba haciendo veinte (20) años por política institucional, en la redacción de la propia ley siga diciendo “en el cumplimiento de funciones transitorias”. Una vez más se puede apreciar el grado de conflicto entre lo que impone lo funcional (amenaza a la sociedad que demandaba tener a las FFAA a un nuevo rol),

y lo que impone el sesgo cultural corporativo. Pero estas dos leyes marcaban una tendencia a realizar tareas que se alejaban de la política de seguridad militar tradicional, pero al mismo tiempo cumplían un propósito mucho más tangible para la sociedad.

- Ley Orgánica de las FFAA (LO-FFAA). La ley N° 19.775 que se promulgó en 2019, repitió el mismo problema que traía la política institucional, no estaba basada sobre un concepto estratégico. Lo esperado, que siendo una parte importante de la política institucional respondiera a las necesidades demandadas por una Estrategia de Defensa Nacional o Estrategia Militar de Defensa. En el ensayo anterior explicábamos lo importante que era la planificación del “diseño de fuerza”, un nivel de planeamiento sobre el cual se piensa en la fuerza del futuro (con un carácter más atemporal), donde teniendo en cuenta los fines, se deberá determinar los recursos, con QUÉ y con QUIÉNES, y como éstos se ORGANIZAN, para tener una respuesta eficaz, pero también eficiente en la utilización de los recursos de la sociedad. Y una vez más, insistimos a los conceptos de Huntington, que nos dice que los elementos básicos de una fuerza militar son; primero y fundamental es el **concepto estratégico**, y luego en función de éste se determinan los recursos **humanos y materiales**, y la **estructura organizativa**. Estos últimos elementos, en

términos prácticos, se determinan de la siguiente manera: los **recursos materiales** por leyes de presupuesto, y los recursos **humanos y la estructura organizativa** por intermedio de una ley especial, como son las leyes orgánicas, que como lo dice su nombre, fundan la base de la organización y funcionamiento del órgano. Por tanto, una ley orgánica es algo muy sensible para que el órgano que ejerce “monopolio de la violencia del Estado” -en palabras de Max Weber- la haga sin un enfoque estratégico adecuado (y solo a respuestas de índole coyuntural). Esta ley, 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 y la sociedad a que protege. Un mal diseño por una errada concepción puede condicionar por décadas, al funcionamiento de dicho órgano, con las implicancias estratégicas para los Intereses Nacionales. Pero lamentablemente, dicha ley se hizo una vez más dominada por las fuerzas del **imperativo corporativo** y no por el **funcional**. Los diferentes servicios tuvieron escasa participación, cada uno hizo sus aportes por separado y no se desarrolló en un ambiente colaborativo en una discusión con mirada prospectiva, sobre cuál es el órgano militar que el Uruguay deberá tener para enfrentar los problemas de futuro. De hecho, se realizó en

un breve plazo, respondiendo más a las implicancias 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.

- Política de Defensa Nacional - PDN (2020-2025): aquí se aprecia como las amenazas a la sociedad, tienen diferente naturaleza, con carácter multidimensional, transnacional, híbridas, en un contexto regional que pone énfasis en crimen organizado y su conexión con redes terrorismo, tráfico ilegal, preservación recursos naturales estratégicos, crisis sanitaria, las cuales requieren ser abordados en los campos de la seguridad y la defensa. La misma política menciona “*la evolución de la Seguridad y Defensa en el último cuarto de siglo ha adquirido una mayor complejidad, en relación directa a sus límites y a la asignación de los medios para su implementación...* (agregando que) “*el delito se organiza y transita más allá de las fronteras, existe una interdependencia y concurrencia entre Seguridad y Defensa, que hace imposible considerarlas a manera de compartimentos estanco*”<sup>15</sup>. Esto lo entendemos como una “confesión y declaración de partes”, donde la misma política institucional reconoce su dificultad y desconcierto para definir que órgano va hacer qué, y esto confirma que no tiene claro cuál es el verdadero propósito del órgano. Al mismo tiempo

establece, que como la Política de Defensa Nacional abarca “*todas las actividades civiles y militares*”, se establecen lineamientos estratégicos que “*reflejan el esfuerzo y accionar de toda la sociedad en el plano de la defensa militar y la protección civil en todas sus dimensiones, reconociendo en el Ministerio de Defensa Nacional en general y en las Fuerzas Armadas en particular, el componente preparado y equipado para el cumplimiento de ambas misiones*”. Para nosotros, en primer lugar es una confirmación de lo analizado, el imperativo funcional debido a la diversa naturaleza de las amenazas a la seguridad de la sociedad, está llevando al órgano militar a medio camino, alejándose de la política de seguridad militar y aproximándose a la seguridad interna y situacional, algo que ha evolucionado más allá del precepto funcional tradicional, donde -en palabras de Huntington- “la función de una fuerza militar es el combate armado exitoso”. Algo que también la propia política operativa, directamente a través de decisiones, e indirectamente por medio del presupuesto, ha dejado sin capacidad de combate real considerando que hay que alcanzar -lo que establece la Ley Marco de Defensa Nacional en su art. 4- “los medios disuasorios y preventivos” en caso de agresión militar. Ninguna fuerza militar organizada, espera tener capacidad disuasoria militar con Buques de Patrulla Oceánica que

están concebidos para la Seguridad Marítima, ni con aviones turbo hélice como los Embraer Super Tucano que no son “cazas” concebidos para destruir aviones militares algo esencial si se pretende la defensa espacio aéreo. Lo mencionamos, debido a que son los últimos medios operativos de resonancia adquiridos por el MDN, que a su vez representan el arma principal para la Armada y la Fuerza Aérea respectivamente. Sin entrar en un análisis, podemos estar de acuerdo con la pertinencia de las adquisiciones, pero ¿cuál es la concepción estratégica que ha determinado desestimar las capacidades de guerra de las fuerzas, y concentrarse en capacidades para operaciones de bajo nivel? La otra que pregunta lógica, ¿es esperable que el Uruguay actúe solo en una agresión militar, o que se integre como parte de una fuerza regional, continental? ¿Y cuál es la estrategia a seguir en política exterior para concertar una alianza regional, continental, etc.? Hoy día se habla que la principal preocupación de seguridad nacional de los estados en el Siglo XXI no tendrá naturaleza militar, sino híbrida, combinada y “sin rostro”. También vemos como la tecnología está modificando el campo de batalla, se vuelve virtualmente infinito, no es solo con “hardware”, aparecen los guerreros del “software”, que ya no son los soldados convencionales. En este contexto, cada vez es más difícil separar que

se considera “actividades militares” (de acuerdo a lo referido en el art. 17 Ley 18650- Marco Defensa Nacional) y no militares, por tanto, es esencial definir la naturaleza y alcance operacional para poder establecer las capacidades. Como vemos, es un escenario demasiado complejo para poder definir todas estas variables, pero es necesario ir avanzando de a poco para poder establecer un claro concepto estratégico de empleo del Sistema de Defensa. Quince años han pasado de promulga la ley marco, y nada significativo (inocuo) se ha hecho operativamente con el Sistema de Defensa, ni conceptualmente, ni doctrinariamente, ni logísticamente. Pero todo se comienza por el interés y la actitud, que son hijas de la necesidad. De acuerdo a la clasificación de Godet -mencionada en la introducción- parece que la política institucional de defensa adoptó la actitud de la “avestruz”.

### **Política Operativa aplicada: “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” y la estrategia elegida ha sido aplicar lo que hemos llamado la “ley del pedazo de torta”, que

significa que la “torta” representada por los recursos (humanos y presupuestales) asignados a las FFAA, se fue achicando, y a cada fuerza le siguió tocando el mismo pedazo de torta en relación porcentual que le tocaba desde el regreso a la democracia. Inclusive ese mismo criterio fue aplicado a la ya mencionada Ley Orgánica de las FFAA (2019), donde la discusión para la confección del cuadro de vacantes para la jerarquía de General y Oficial Superior fueron sobre referencias de vacantes históricas. Y en una organización jerárquica, su estructura orgánica se construye sobre la base -de la pirámide- no se comienza por la cabeza. Pero todo ha sido sin analizar críticamente los cambios de roles (asociándolo a capacidades) que cada fuerza en su rol específico o por demanda del rol conjunto, podían tener para afrontar los escenarios probables (identificando amenazas y desafíos) ni la valoración del riesgo que estos presentaban para los Intereses Nacionales.

Otra de las evidencias para nuestro argumento, es que los Objetivos Estratégicos del Inciso 03 MDN establecidos en las respectivas “leyes de presupuesto” como reflejo de su plan de gestión quinquenal, no tienen relación con lo que establece el documento de la PDN, hay una dicotomía entre los objetivos “administrativos” por los cuales el órgano recibe el recurso financiero y debe rendir cuentas de sus logros (evaluado por indicadores) a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Es decir, la secretaría de Estado, ha mantenido inalterada su política de gestión de los recursos financieros (*statu quo*), aunque

haya cambiado los objetivos de la política institucional. La administración no ha realizado los cambios pertinentes para que la evaluación de cumplimiento, tenga el cometido de medir en que grado se están cumpliendo los verdaderos objetivos de la política del Inciso que son los que establece su política en el documento PDN, con los recursos asignados. Simplemente el modelo que se sigue, quinquenio tras quinquenio, no es en la gestión del resultado de lo que hizo el MDN, sino cuánto gastó, simplemente una justificación economicista efímera.

En definitiva, la política operativa, han respondido a las demandas del Imperativo Corporativo, pero sin que éstos respondieran a un Concepto Estratégico (Imperativo Funcional), determinado como parte de una Política Institucional.

### **Teoría del Péndulo**

Con estos antecedentes podemos pensar que la resultante ha sido la “teoría del péndulo” como consecuencia de lo que genera la conducción política de un sistema democrático. En el caso que nos ocupa, el péndulo partió de un extremo impulsado por la fuerza del imperativo funcional con la Ley Orgánica de las FFAA (1974) que nació como consecuencia de la situación de guerra interna, pero que barridas las instituciones democráticas no tuvo contrapeso con el imperativo corporativo de la sociedad. Luego de transitar varias décadas de conducción política democrática, el péndulo alcanzó el otro extremo (impulsada por la fuerza del imperativo corporativo), donde la reformulación de la nueva

la Ley Orgánica (2019) fue promovida principalmente como una respuesta al cuestionamiento que las fuerzas sociales, ideologías e instituciones dominantes estaban haciendo a la ley anterior y a su régimen provisional de la Institución Militar, sin tener en cuenta lo dicho, su concepto estratégico y con una mínima participación de los profesionales militares.

Justamente Huntington, nos explica los riesgos que tienen estas fuerzas cuando actúan desequilibradamente sobre el péndulo antes descrito. Las instituciones militares “*que sólo reflejan los valores sociales pueden ser incapaces de desempeñar eficazmente su función específica. Por otro lado, puede ser imposible contener las instituciones militares moldeadas exclusivamente por imperativos funcionales dentro de la sociedad*”<sup>16</sup>. También él mismo reconoce que, no siempre se alcanza el deseado equilibrio entre estas dos fuerzas, porque hay sociedades que no son capaces de proporcionar efectivamente su propia seguridad militar.

### **¿Cómo la Dirección Política llega al equilibrio deseado?**

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, de que la descripción del Concepto Estratégico es el elemento fundamental -sin éste, los otros elementos no van a poder ser correctamente determinados- y además que **“sí no se 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”**.<sup>17</sup> Como hemos dicho, sin Concepto Estratégico no hay fundamento base para la aplicación de la Política Institucional, y por ende, no hay rumbo ni estructura clara para la aplicación de la Política Operativa.

Además de lo antes dicho, también el desequilibrio existente entre el imperativo funcional y corporativo, hace que la Política Institucional funcione precariamente, simplemente de una forma nominal, marchando por inercia autónoma. Nada indica la necesidad de crear un verdadero Concepto Estratégico, que desafíe el debate público para que aparezcan nuevos enfoques, y en definitiva retroalimente esa Política Institucional, para que la misma esté en función de las necesidades (reales y potenciales) del país. Sin esto, la Política Operativa se mantiene en un *statu quo* permanente, ya que las estructuras se mantienen inmóviles sin poder adecuarse a las variaciones del contexto, con el riesgo estratégico que eso conlleva. Esta conjunción de variables nos lleva a caer un círculo vicioso, donde el sistema de defensa militar, y por ende la defensa nacional, se encuentra en una trampa estratégica de compleja solución.

## ¿Pero cuál es el camino?

Como hemos mencionado en el ensayo anterior, el camino deseable y natural es que los procesos de definición decanten del más alto nivel estratégico al escalón más bajo. 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 Seguridad y 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. Tampoco existen centros de estudios estratégicos abocados a los temas de Seguridad y Defensa Nacional (“Think Tanks”), con excepción de algún grupo de trabajo que se forma orgánicamente a demanda, pero convengamos que no es algo extendido en el Uruguay como sí podemos ver en otros países. Además, aunque es muy deseable e importante que la sociedad civil se involucre mucho más en estos temas, es natural que los militares -que hasta ahora son los que dominan esas áreas- sean llamados también 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.

Decíamos que, en el plano de la teoría, es deseable que existan elementos estructurantes, que tengan su origen y

se decanten de “arriba hacia abajo”. Es decir, que con el desarrollo de **una Estrategia de Defensa Militar o al menos un concepto estratégico militar, daría el marco adecuado para construir los conceptos estratégicos de cada fuerza**, y eso podría llevar -con mayor o menor grado- a cambios en las misiones, estructuras organizativas, capacidades, medios, personal, doctrina de empleo de cada fuerza. Y como mencionamos, esa etapa nunca sucedió. Por eso en la planificación -como argumentamos en el ensayo anterior- los procesos no tienen que seguir solo ese sentido. Primero, para eso 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; una estructura que hoy no existe. Segundo, como ese proceso de planificación no ha funcionado -solo en las políticas- por tanto, se deben buscar métodos alternativos. Tercero, en cualquier organización (y más jerárquica) es necesario que exista una fuerte interacción de asesoramiento entre los diferentes escalones, y la planificación estratégica es parte de eso. Pensemos qué suceden con muchos de los proyectos de ley que son originados por ciudadanos expertos, también siguen un camino ascendente. Cuarto, cada una de las Fuerzas poseen buenos expertos, quienes mejor entienden para qué están y comprenden qué capacidades deberían poseer para atender cuál o tal escenario. Considerando todas las

variables analizadas, lo recomendable es comenzar con que cada fuerza diseñe su concepto estratégico, para que con esos insumos (de “ida y vuelta”), poder construir un concepto superior, que amalgame una visión realista y contributiva a los intereses/objetivos nacionales.

Cabe destacar que este enfoque es el mismo que propone de alguna manera la Política de Defensa Nacional (2020-2025), cuando establece en una de las “Directivas Política”, en su numeral 9, que el ESMAD coordine con la Armada Nacional, Fuerza Aérea Uruguaya y Ejército para que cada una en sus respectivas “áreas de responsabilidad Marítima, Aeroespacial y Terrestre, elaboren una estrategia sectorial con la finalidad de generar los insumos para la posterior elaboración de la Política de Defensa Militar”.

### **Ausencia conciencia de Defensa Nacional**

Este análisis nos ha permitido entender como ciertas variables de la coyuntura nacional, y desde la perspectiva de la teoría política de las relaciones cívico militares, han moldeado la política institucional de la Defensa, y han afectado los equilibrios deseados que toda Política debe tener para los Intereses Nacionales. No podemos desconocer cómo los hechos del pasado siguen influenciando en los valores culturales de la sociedad y por ende en sus instituciones (sesgos ideológicos) influyendo sobre las fuerzas del imperativo corporativo. Al mismo tiempo hemos asistido a cambios en el contexto geopolítico, también en el contexto nacional donde eso imprime

necesariamente una modificación de la política nacional (adecuación de los objetivos políticos), particularmente en el área Seguridad y Defensa por la apreciación de las nuevas amenazas -y su valoración, con las adecuaciones que eso conlleva en el sistema de defensa y su concepto estratégico; lo que estará marcando la intensidad de las fuerzas del imperativo funcional.

Esto es lo que hemos estado analizando en forma general con este ensayo, con las siguientes preguntas orientadoras ¿Cuál fue la adecuación de política nacional en materia de seguridad y defensa y las consecuencias que eso tuvo para las FFAA, al desaparecer amenazas del plano seguridad militar y al aparecer otras híbridas o de definición más compleja? ¿La planificación estratégica siempre debe ser en cascada desde el más alto nivel (político estratégico), o cabe lugar para que las Fuerzas también planifiquen estratégicamente en forma ascendente?

## **Parte II – Evolución del Contexto Marítimo y su influencia en la Armada Nacional**

En ya mencionado ensayo de la Revista Naval N° 100, nos deteníamos en que variables del contexto marítimo habían impactado particularmente en la Armada Nacional, y modo de síntesis de lo analizado podemos destacar:

### **CONVEMAR, un jugador Geopolítico clave, poco advertido.**

La geopolítica se basa en el análisis del área geográfica donde se asienta un

grupo humano, que forma un colectivo llamado sociedad y dentro del cual se genera un espacio político determinado por los grupos sociales, conocido como instituciones y Estados. La geopolítica tiene como base la geografía, pero también la política, por las decisiones que se toman en relación al espacio de territorio jurídicamente organizado, sobre donde se posibilita que el Estado ejerza su poder (soberanía) en lo que se conocerá mediante convenciones o tratados.<sup>18</sup> Con la ratificación (1992) y entrada en vigor (1994) de la “**Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**” (CONVEMAR), el territorio del Uruguay se extendió un 80% hacia el mar, es decir que los derechos de soberanía pasaron a ejercerse sobre otro espacio geográfico muy superior, por eso decimos, que puede considerarse **el mayor cambio geopolítico del Uruguay del S. XX**. Esta convención que por su importancia internacional se le 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. En nuestro país eso queda claramente establecida a través de la Ley N° 17.033 (1998) conocida como “Ley de Áreas Marítimas” donde se establece las normas particulares de regulación referentes al mar territorial (MT), zona económica exclusiva (ZEE) y plataforma continental (PC) de la República, asignándole al “*Ministerio de*

*Defensa Nacional, a través del Comando General de la Armada, el control y vigilancia de las áreas marítimas de la República establecidas en la presente ley*". Esto que ampliaba los derechos soberanos sobre los recursos naturales (pesca, minería, energía) y la gestión ambiental de esta vasta área, generando oportunidades económicas, pero también ampliaba significativamente el área de responsabilidad de la Armada y la diversidad de tareas de fiscalización, donde las funciones en preservar el orden e imposición de la ley en el mar comenzaban a tomar mayor preponderancia, lo que llevó a cambios doctrinarios significativos, incorporando como parte de la misión esencial la policía marítima (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 podemos mencionar otras importantes convenciones, e instrumentos internacionales en que el Uruguay se ha adherido en estas últimas décadas; principalmente los relacionados con la Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>19</sup>, organismo especializado de las Naciones Unidas que ha venido aumentado en relevancia y competencia en cuestiones de reglamentación técnica de navegación comercial, relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. Entre las nuevas responsabilidades marítimas asumidas podemos mencionar:

- Decreto Ley N° 14.879 (1979) – Se aprueba la adhesión de la R.O.U. al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS '74).-
- Ley N° 16.345 (1993) – Se aprueba el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (Enmienda de 1995).-
- Ley N° 16.521 (1994) – Se aprueba la adhesión de la R.O.U. al Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por hidrocarburos.-
- Ley N° 17.341 (2001) – Se aprueba el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas fijas emplazadas en la Plataforma Continental, 1988.-
- Ley N° 17.504 (2002) – Se aprueba el Protocolo de 1988 sobre Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS '74).-
- Ley N° 17.590 (2002) – Se aprueba el Protocolo sobre Contaminación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.-
- Ley N° 17.861 (2004) – Se aprueba la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos complementarios para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas contra el tráfico ilícito de migrantes.-
- Ley N° 18.741 (2011) – Se aprueba el Convenio Internacional de

Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, y su protocolo de 1993.-

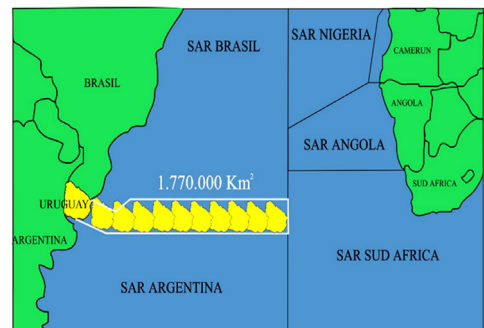
- Ley N° 19.101 (2013) – Se aprueba el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias, 1972.
- Ley N° 19.312 (2015) - Se aprueba el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.

Toda esta batería de nuevas leyes, significó un mayor incremento de la normativa aplicada, y en consecuencia un aumento en la diversidad y número de controles que la Armada tuvo que comenzar hacer, incrementando significativamente la relevancia en tareas relacionadas con el ejercicio de la Administración y Autoridad Marítima, en sus obligaciones de Estado Riverero, Estado de Abanderamiento y Estado Rector de Puerto. En el campo de la teoría política de las relaciones civiles militares, esto significa nuevas fuerzas aparecen en el imperativo funcional.

### Uruguay y su Estrategia Ofensiva hacia el mar.

Cuando un país hace esfuerzos para conquistar o alcanzar algo sobre lo cual no se tiene posesión, nos referimos a objetivos políticos positivos (ganar algo), y para obtenerlos es necesario aplicar una estrategia ofensiva. Si nuestra postura estratégica es conservar y retener

nuestras posesiones ya obtenidas, esos son se considerados objetivos políticos negativos (no perder algo). El “viejo” Uruguay, a través de una férrea estrategia defensiva, pudo mantener inalteradas sus fronteras terrestres. Pero una vez consolidados esos bordes pasamos adoptar una estrategia ofensiva, con el objetivo positivo de extender el territorio nacional sobre las fronteras marítimas y fluviales, pero también se estableció posición e interés estratégico sobre el Atlántico Sudoccidental y la Antártida. 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”<sup>20</sup> del año 1969, hecho que significó fundamental y de argumento a favor para que nuestros juristas defendieran la posición de las 200 millas marinas de la extensión



de la Zona Económica Exclusiva, en las sucesivas conferencias sobre el “Derecho del Mar”, desde la cual se creó la convención homónima. 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 -entre 29 Estados- con carácter consultivo del Tratado Antártico desde 1987, y participando en otros instrumentos del Tratado como es la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CRVMA o CAMLR en inglés) que tiene el propósito de conservar la fauna y flora marina de la Antártida (y Océano Austral); donde Uruguay (entre 25 países) participa de la Comisión que establece los mecanismos de regulación de pesca, teniendo cuota para la pesca de la merluza negra. También ha sido una decisión estratégica positiva, el haber asumido la responsabilidad primaria de coordinar las operaciones de SAR dentro del área de búsqueda y rescate marítimo (en la figura se aprecia su extensión), y dividir el Atlántico Sudoccidental con los vecinos, demostrando que el Uruguay tiene intereses estratégicos en dicha zona, asumiendo también sus responsabilidades. En todos estos objetivos estratégicos positivos ha estado atrás el respaldo de 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 ha sido necesario las armas, pero sí las ideas, que siguiendo

una visión marítima y voluntad estratégica permitieron defender y alcanzar los Intereses Marítimos Nacionales.

### **La “ceguera marítima” del Uruguay: el mar es un espacio disfuncional y secundario en el orden de prioridades**

Un interesante y breve artículo publicado por el profesor Battaleme, en la pasada Revista Naval (Nº 105) titulado “*Geopolítica y Poder Naval en el S. XXI*”, sostenía que existen tres tipos de países en su relación con los océanos: quiénes lo integran en su estrategia internacional y asignan un rol preciso a sus Armadas; quienes lo hacen parcialmente debido a la desconexión entre su estrategia internacional y el rol asignado a sus Armadas; y aquellos que **carecen de la capacidad o de la voluntad de hacerlo donde el océano es un espacio disfuncional o secundario en el orden de prioridades**.<sup>21</sup> Si bien el autor plantea un análisis centrado en el contexto que está inmerso una potencia como Alemania, y su dilema de cuál debe ser su postura estratégica respecto a cuánto valorizar su Poder Naval, en relación a su política exterior. Esta disyuntiva ha sido más evidente en aquellas naciones como Alemania, que responden a un origen telurocrático, que por su vocación predominantemente de Poder Terrestre dada su posición central en Europa, arrastran lo que internacionalmente se conoce como “ceguera marítima” (seablindness). Uno podría decir que esta situación no alcanza a países marítimos como Uruguay, el cual tiene su origen como nación en la “talasocracia

motevideana”<sup>22</sup> por su posición central desde donde proyectaba el poder marítimo para dominar el Atlántico Sudoccidental. Otro elemento diferencial, es que Alemania no ha extendido su territorio significativamente hacia el mar, como si lo ha hecho Uruguay donde tiene mayor territorio marítimo que continental. Sin embargo, en nuestro país padecemos del mismo síndrome, algo que en nuestra región llamamos “dar espalda al mar”.

Justamente el autor del mencionado artículo, afirma que resolver el problema de la “ceguera marítima” es esencial, porque el *“esfuerzo naval depende de una conciencia societal que excede la organización que protege los intereses del Estado en el mar”*<sup>23</sup>. Es decir, en palabras más sencillas, el grado de conocimiento e importancia que la ciudadanía (llamado conciencia marítima) le atribuya a los asuntos del país que están relacionados con el mar -técnicamente llamados Intereses Marítimos Nacionales- estarán graduando el nivel del poder que tiene la Fuerza Naval, llamado Poder Naval.

Pero, ¿cuán influyente es la ceguera marítima en nuestro país? En este mismo número de la Revista Naval, la comisión editorial ha publicado un enfoque biográfico del CN Francisco Miranda. En las palabras del ilustre marino, se puede apreciar que la situación del Uruguay a comienzos S. XX -según la clasificación de Battaleme - era de los países que carecían de la capacidad o de la voluntad de conectar su estrategia internacional con el rol asignado a su Armada, donde el espacio fluviomarítimo era disfuncional o secundario el orden de prioridades

del Estado. En propio Miranda sostenía que *“gran parte de los habitantes de este país, y aun de las clases dirigentes de la opinión pública, está*

*tan lejos de pensar en nuestros intereses marítimos, que considerará un sueño absurdo la realización del hermoso porvenir que le está reservado á la República, cuando pueda llamarse dueña del elemento á que la Providencia ha confiado la seguridad de su territorio.”*<sup>24</sup> En

nuestro concepto -y probablemente sea algo compartido por las personas que están relacionadas al ambiente marítimo- un siglo después, poco ha cambiado la valoración que desde el Estado se hace a los asuntos del mar en general, y perfectamente encaja eso del **mar es una espacio “disfuncional y secundario en el orden de prioridades” de nuestra República**. Para nuestra afirmación -aunque sistemáticamente argumentada por reconocidos analistas marítimos- hemos analizado un documento llamado la *“Estrategia Nacional de Desarrollo, Uruguay 2050”*, y en su reseña explica que “es un documento de planificación estratégica y prospectiva en el cual se establece una mirada de largo alcance para identificar los desafíos más importantes para el desarrollo del país tanto en el presente como en el mediano y largo plazo. Esta Estrategia fue lanzada en agosto de 2019 después de un proceso de elaboración que tomó cinco años de



trabajo bajo la coordinación de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) a través de la Dirección de Planificación”.<sup>25</sup> Con desazón descubrimos que la palabra “mar” no aparece en el documento, y la palabra “marítimo” solo aparece cuatro veces como “transporte marítimo”. Directamente en todo el documento no se hace referencia a la existencia del territorio marítimo para su explotación, pese a que uno de sus capítulos se titula “Complejos Productivos Estratégicos”. Lo mismo pasa con otro documento titulado “*Aportes hacia una Planificación Estratégica para el Desarrollo Económico Territorial*”, y a pesar que en su prólogo dice “necesariamente implica integrar la mirada sectorial y territorial, así como sus distintas dimensiones; tal es el caso del desarrollo económico territorial”, existe claramente una ceguera hacia el territorio marítimo y el sector marítimo, porque no están incluidos. Pero, tampoco encontramos en la biblioteca disponible en línea “Observatorio TERRITORIO URUGUAY” de la OPP, un documento editado en los últimos 10 años que se enfocara en el “territorio marítimo”, en relacionar sus cadenas productivas, en el desarrollo social o estudio sociodemográfico en poblaciones costeras y su vinculación al sector marítimo, a excepción de un documento titulado “*Actualización y desarrollo de indicadores de empleo verde y azul en Uruguay*”. La reseña menciona que es un trabajo que propone “*un análisis minucioso para cada sector, y además describe las potencialidades futuras de desarrollo del empleo verde y azul, así como propone la profundización en el*

*enfoque de competencias. El objetivo es, además, conformar un sistema de medición permanente de indicadores para proporcionar información pertinente en la toma de decisiones de política pública*”.<sup>26</sup> Pero nos encontramos otra vez que el empleo azul (que está referido al sector marítimo) no es considerado por no encontrar estudios concretos en América Latina y el Caribe, debido a que es un nuevo campo de estudio comparado con el análisis de empleos verdes.<sup>27</sup> Considerando que la OPP es la dependencia por excelencia de asesorar al Poder Ejecutivo en la formulación de los planes, programas y políticas públicas nacionales y departamentales así como también en la definición de la estrategia económica y social del Gobierno, con una mirada de largo plazo, transversal a todos los sectores, articulando actores públicos y privados. Y explícitamente dice, que en dicha articulación se encuentran dos ejes fundamentales de acción: “la perspectiva transversal y la perspectiva territorial”. Nos preguntamos cómo la OPP no encuentra qué en 245.000 km<sup>2</sup> de nuestro territorio marítimo no existe potencial estratégico para contribuir al desarrollo nacional.

Esta ceguera marítima, que nos ha condicionado el pasado, al parecer nos está también condicionando el futuro. Y esto se conecta estrechamente en algo que ya habíamos mencionado en el ensayo anterior, pero es más que pertinente volverlo a repetir. En un artículo titulado “El arte de reapreciar: 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.”<sup>28</sup> Estoy completamente de acuerdo con esto, y lo mismo podríamos aplicar esto al Uruguay, de la manera que vemos al Uruguay afecta de 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”<sup>29</sup>, y lamentablemente falta todavía falta mucho camino para transformar esa realidad histórica. Por tanto, contestada la pregunta, no solo el mar es disfuncional y secundario, directamente como sociedad no lo vemos, y no podemos valorar algo sin tener consciencia colectiva de que existe. En el ensayo anterior nos referíamos a esta figura del Uruguay, provocativamente editado por el Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA) coloreado de verde y azul, relacionando la pradera verde con la pradera azul. Al respecto decíamos, 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. Pero eso ya estaría cambiando, porque en setiembre de 2024, el Ministerio de Relaciones Exteriores junto con la Armada Nacional, hicieron la presentación de la “nueva concepción territorial del Uruguay”<sup>30</sup>, con el fin de “concientizar acerca del espacio nacional, estará disponible en todas las escuelas del país, así como en misiones y consulados del servicio exterior”, y que la “soberanía marítima de Uruguay es mayor en superficie que el territorio terrestre nacional”, el propio canciller expresó: esto “evidencia la relevancia que tiene para el futuro de nuestro país” y para “poder valorar y defender nuestra soberanía marítima”<sup>31</sup>



Un País que es Pradera Verde y Azul.

## Como salir de la Trampa de Miranda

Los textos escritos por Miranda, comenzaron por centrarse en explicar con optimismo las oportunidades que el mar le daba al Uruguay para su desarrollo dada su posición geográfica casi insular, en la entrada a la Cuenca del Plata y central en el Océano Atlántico Sudoccidental, pero que, al mismo tiempo, cómo esa ventaja geográfica lo condicionaba y hacía vulnerable al no tener una Fuerza Naval que protegiera su territorio y sus intereses fluviomarítimos. La forma y detalle en que desarrollaba sus ideas, buscaban influenciar la conciencia nacional ciudadana (escribiendo artículos en prensa escrita) y a la dirigencia política de su época. Si bien tuvo una destacada influencia en el primer decenio del S. XX en el sistema político (principalmente en la presidencia de Claudio Williman), lo cual estuvo favorecido por la coyuntura -la República Argentina sostenía la teoría que el Uruguay era un país de “costa seca” sin derechos sobre las aguas bilaterales- con el pasar de los años, todo pareció volver casi a la misma apatía. En la siguiente frase, ya con un tono pesimista -escrita en 1917- nos vaticinaba nuestro presente:

*“Cuando para ninguno de nuestros conciudadanos el mar sea una incógnita o un simple camino sin polvo y sin barro para salir del país o volver a él; cuando lo más selecto de nuestra juventud se eduque en el mar y para la vida en el mar, entonces podremos afirmar que hemos puesto sólidamente un pie en el porvenir;*

*entonces y sólo entonces se rendirá justicia a los que fuimos previsores e indicamos al verdadero y único camino que conducirá a nuestra patria al cumplimiento de sus grandes destinos”.*<sup>32</sup>

También el marino e historiador marítimo, y quién fuera canciller de la República (1959-1963), TN Homero Martínez Montero, coincidió con esta visión de Miranda. El mismo se preguntaba cuáles eran las causas que hacían de que el pueblo uruguayo no hubiera avanzado francamente sobre las ventajas que les daba el mar. Esto, pese a las características físicas favorables de país marítimo y que los hechos administrativos de su pasado marítimo colonial -como apostadero naval de la corona española- habían influenciado como elemento fundamental, en su origen de la nación “oriental”. Martínez Montero sostiene que, una de las causas fue la falta de conciencia y aptitud marítimas de la población nativa, ya que fue un mero espectador de la realidad marítima, no intervino en el comercio por vía marítima por no ser instruido en los conocimientos especializados, miró al mar desde sus costas con indiferencia, pues no podía percibir los intereses que generaba ni los bienes que ofrecía. “Este pasado va a determinar el futuro marítimo uruguayo por largos decenios”<sup>33</sup>.

Esto nos lleva a preguntarnos ¿cómo salir de esta “trampa” histórica? En primer lugar, deberíamos cambiar la óptica pesimista -una sugerencia de un estudiante de la maestría de Asuntos Marítimos- de evitar repetir reiteradamente la

frase de “estar de espaldas al mar”; por una optimista de carácter positivo.

### **Volviendo a la pregunta inicial, “Para qué necesitamos una Armada”**

Con el ensayo anterior, hacíamos un análisis de la importancia esencial que tiene el conocer el para qué un país tiene una Armada. Lo hacíamos desde una perspectiva histórica con una mirada a la evolución de la geopolítica regional, de nuestra política exterior y de la política interna, pero también considerando variables de la actualidad que influyen en el entorno, ya sea desde un ámbito externo y también desde el ámbito interno.

Ahora le hemos agregado un análisis desde la perspectiva de la teoría política de las relaciones civiles y militares, y algún elemento más desde la perspectiva marítima. Y hasta aquí hemos identificado unas cuantas variables exógenas a la fuerza naval, algunas complejas de modificar por estar incrustadas en el “ADN” de la sociedad, como ser la falta de conciencia societal en los asuntos de defensa y seguridad nacional, y también en los asuntos del mar, a las que calificamos como “elementos fundamentales” que acompañan y han estado condicionando el proceso evolutivo de la Armada. El poder identificar estos elementos, ayudan a entender la realidad del contexto en el cual está inmerso el órgano militar, y particularmente la Armada Nacional, pero, también al mismo tiempo permite identificar oportunidades. En el anterior ensayo, concluimos que no era suficiente que la Armada “al menos sepa para que está” (de acuerdo

a lo dicho por el pensador marítimo G. Till), si el público y los líderes políticos no lo comprenden. Y que para modificar definitivamente la “hostilidad y apatía” que han permitido como otras tantas veces -parafraseando al TN Homero Martínez Montero- caer en una “deprimente penuria naval” -al cual agregamos- e intentar salir de la trampa de Miranda; **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 el por qué el pesado costo de la Armada. Para ello, hay que gritar en todas las direcciones de la rosa de los vientos con argumentos **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 es el elemento vital de la Gobernabilidad Marítima, ya que 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**.

### **El camino elegido: elaboración de una Estrategia de Seguridad Marítima Nacional**

Como dijimos, además de identificar diferentes elementos o variables que han influenciado o siguen influenciando los procesos evolutivos del órgano militar, y particularmente de la Armada Nacional, también hemos encontrado oportunidades que permitan hacer algo

diferente para salir de la trampa histórica, asumiendo una actitud protagónica, el de conspirador pro-activo. El camino elegido fue la elaboración de la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, que además de establecer un nuevo Concepto Estratégico para la Armada (por lo ya esgrimido), tenía el fin de contribuir a generar espacios de discusión estratégica, siguiendo un camino ascendente y asesorar (en un área específica) a la dirección política y contribuir a mejorar las políticas públicas, en los sectores de defensa y seguridad, y principalmente en el marítimo por el rol central que la Armada ocupa en este último. El abordaje del propósito y contenido de dicha estrategia, continuará en la próxima edición de la Revista Naval.

## Notas

1. Martínez Montero, Homero, Teniente de Navío; *“Armada Nacional Estudio Histórico Biográfico”*, Montevideo, 1977, p 13.

2. Ministerio de Defensa Nacional -ROU, *“Bases para una Política de Defensa Nacional”*, Montevideo, octubre 1999, p 13 (el resaltado en negrita es propio).

3. Ministerio de Defensa Nacional -ROU, *“Uruguay. La Defensa Nacional. Aportes para un Debate”*, Montevideo, octubre 1999, p 13 (el resaltado en negrita es propio).

4. HUNTINGTON, Samuel, *“El Soldado y el Estado: Teoría y política de las relaciones entre civiles y militares”* (2º. Edición Biblioteca del Ejército EE.UU., 2016). Texto extraído de un condensado y traducido provisto por el Perry Center-NDU para fines didácticos del Curso de Pedagogía de la Educación en Defensa.

5. Ibidem.

6. Ibidem.

7. 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.

8. Ibidem.

9. Ibidem.

10. Ibidem.

11. Ibidem.

12. Iturria, Raúl (Dr.) en Rodríguez, Rosario, *“Trabajo sobre investigación sobre el Parlamento. Las facultades parlamentarias en el sector defensa y Fuerzas Armadas en el Uruguay. Un análisis de la Ley de Defensa”*, Montevideo, 2009, pag.59. (Conferencia del Señor Ministro de Defensa Nacional Doctor Raúl Iturria, en el Seminario *“Misiones de Paz de cara al siglo XXI”*, Punta del Este, Uruguay, 1997, *“El mundo post guerra fría, viejas y nuevas amenazas a la paz y seguridad internacional”*). El resaltado en negrita es propio.

13. En este documento fue base para la elaboración de la Doctrina de la Armada del año 1999.

14. Ministerio de Defensa Nacional, República Oriental del Uruguay, *“Bases para una Política de Defensa Nacional”*, (octubre 1999), p 4. (el resaltado en negrita es propio).

15. Poder Ejecutivo-Ministerio de Defensa Nacional, *“Política de Defensa Nacional”*, Decreto 371/020, 7 de enero de 2021.

16. HUNTINGTON, Samuel, *“El Soldado y el Estado: Teoría y política de las relaciones entre civiles y militares”* (2º. Edición Biblioteca del Ejército EE.UU., 2016). Texto extraído de un condensado y traducido provisto por el Perry Center-NDU para fines didácticos del Curso de Pedagogía de la Educación en Defensa).

17. 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.

18. Barbosa Zas, Ricardo, “*El Libro Blanco de Defensa: ¿qué modelo? ¿qué contenidos? ¿qué insumos estratégicos y geopolíticos?*”, REVISTA ESTRATEGIA n°9, Centro de Altos Estudios Nacionales Colegio de Defensa del Uruguay, Montevideo, 2022, pag 14.-

19. 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.

20. 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.

21. Battaleme Juan, “*Geopolítica y Poder Naval en el S. XXI*”, Revista Naval N° 105, Montevideo, diciembre 2024.-

22. A decir de Leslie Crawford, en su libro “*Uruguay Atlanticense*”, se fundamenta entre otros, en la elección de Montevideo como puerto ideal, desde donde se ejerció el Almirantazgo del Atlántico Sur y proyección marítima del Reino de España.

23. Ibidem.

24. Miranda Francisco P., Mayor de Marina, “*Nuestra Reorganización Naval*”,

Imprenta artística de Dornaleche y Reyes, 1907, Montevideo, pág 17.

25. CEPAL, <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/planes/estrategia-nacional-de-desarrollo-uruguay-2050>, accedido 13 marzo 2025.-

26. Observatorio Territorio Uruguay, <https://otu.opp.gub.uy/biblioteca/listar#>, accedido 13 marzo 2025.-

27. Parrilla, Sebastián (2022). “*Actualización y desarrollo de indicadores de empleo verde y azul en Uruguay*”. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social del Uruguay y Organización Internacional del Trabajo, Montevideo, Uruguay, pag 19.-

28. Security, Strategy, and Forces Faculty, “*Strategy and Force Planning - fourth edition*”, Naval War College Press, Newport, RI, 2004, p 140. Traducción y el resaltado es propio.

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

30. Presidencia Uruguay, <https://www.gub.uy/presidencia/comunicacion/noticias/autoridades-presentaron-nuevo-mapa-maritimo-uruguay> accedido el 17 de marzo 2025 (el resaltado en negrita es propio).-

31. Ibidem.-

32. BERTOCCHI MORÁN, Alejandro y CARAMÉS, Alberto CF, “*Las velas de la Patria - Francisco P. Miranda y los orígenes de la conciencia Marítima Nacional*”, Montevideo, 1993.

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



## A 200 años del comienzo de la Gesta Libertadora

El desembarco de los Treinta y Tres Orientales el 19 de abril de 1825 o, como también se lo denomina, la Cruzada Libertadora ha sido considerada por distintos historiadores como uno de los acontecimientos más importantes de nuestra historia. Se lo ha valorado como el hecho que dio inicio al levantamiento oriental contra los ocupantes que desde 1820 dominaban



el territorio de la actual República Oriental del Uruguay. Como se mencionó, desde 1820 los portugueses primero y desde 1823 los brasileños tuvieron el control del territorio oriental.

El gobernador brasileño era Carlos Federico Lecor. Los ocupantes practicaron una política económica que perjudicaba a la mayoría de los orientales con arreadas de ganado hacia Brasil y reparto de suertes de estancia entre los jefes del ejército. En 1823 los orientales emprendieron un movimiento revolucionario que, sin apoyo en la campaña, fue derrotado. Por esta razón, sus jefes debieron emigrar hacia Buenos Aires. Desde allí comenzaron a organizar una expedición que les permitiera volver al territorio oriental y liderar un nuevo levantamiento.

El segundo grupo, comandado por Juan A. Lavalleja, partió y fue demorado por un fuerte temporal, por lo que los dos contingentes se reunieron el 15 de abril y desde Brazo Largo navegaron por el río Uruguay en la noche del 18, luego de sortear las naves de patrulla brasileñas.

Luego de desembarcar, Lavalleja, con el resto del grupo, pronunció el célebre juramento de liberar la patria o morir en el intento, enarbolando la bandera tricolor, con la leyenda central de “Libertad o Muerte”.

Este acontecimiento dio inicio al levantamiento que finalmente concluyó con la creación del Estado Oriental.

# FUSNA-CREADO PARA LA GUERRA Y EJEMPLO DE PRAGMÁTICA Y PROFESIONAL ADAPTACIÓN A LOS TIEMPOS

Por el Capitán de Navío (R) Rubens ROMANELLI



*Ingresó a la Escuela Naval en 1971 egresando como Guardiamarina en diciembre de 1975. Relacionados con el presente artículo ejerció los siguientes cargos, Jefe de Pelotón de Fusileros, Jefe de las Brigadas de Fusileros N° 1 y N° 4, Jefe de la Brigada de Instrucción, Jefe de Operaciones -S 3-, Segundo Comandante del Cuerpo de Fusileros Navales y Jefe del Estado Mayor entre 1995 y 1998, Comandante del Cuerpo de Fusileros Navales entre enero del 2005 y mayo del 2009, fecha de pasaje a retiro obligatorio. En 1981 efectuó el 1º Curso de Comandos I.M. en la Infantería de Marina de Chile. En 1976 efectuó el Curso de Mando y E.M. de Infantería de Marina en el Reino de España. Asistió a los siguientes seminarios y conferencias - Anti y Contraterrorismo (USA), Empleo de medios militares ante catástrofes naturales (USA), Manejo de situaciones de Crisis (USA), Empleo de medios militares en Operaciones de Paz bajo mandato ONU (USA), Comando Conjunto de Operaciones Especiales, Organización y empleo (USA). En el 2004 fue Comandante del Contingente Naval en la república del Congo.*

*“Si bien desde su creación la Armada visualizó la importancia de contar con un componente de combate terrestre y varios fueron los intentos de conformarlo, el FUSNA fue una Unidad creada específicamente para enfrentar una guerra irregular ya desatada, contra un enemigo que por entonces contaba con la ventaja táctica de la iniciativa y de haber elegido el momento y el teatro de operaciones más favorable para lanzar su ofensiva y que luego de resultar victoriosa, fue ejemplo de adaptación al devenir de los tiempos FUSNA, un acrónimo que trascendió fronteras por el profesionalismo y particular Espíritu Militar y de Cuerpo de su gente”. Esta es su historia.<sup>1</sup>*

<sup>1</sup>. Texto de contratapa del libro “Honor, Obediencia y Lealtad” -FUSNA- del cual este artículo es un muy breve resumen de las más de 260 páginas del mismo.

## 1. INTRODUCCIÓN

Tiempo atrás, ya retirado del servicio activo y en oportunidad de concurrir a un acto en el novel Cuerpo de Infantería de Marina, al interactuar con jóvenes Oficiales y Clases, noté con desencanto que, salvo excepciones, existía un general desconocimiento de la historia y de la significación y trascendencia que tuvo la Unidad que no solo había sido su predecesora, sino que había marcado una época, un antes y un después en la capacidad operativa de la Armada, primero actuando en el marco de una dura guerra irregular desatada por quienes atentaron con las armas contra la Institucionalidad del Estado, y luego, derrotados éstos en el plano militar y en un notable proceso profesional de adaptación al devenir de los tiempos y a las

sucesivas hipótesis de conflicto que se fueron visualizando como factibles en los teatros de operaciones de responsabilidad de la Armada, conjuntó perfectamente aquellos valores intangibles que se generan en una unidad militar en tiempos de crisis, como mística, sentido y orgullo de pertenencia, Espíritu de Cuerpo, liderazgo, disciplina, apego irrestricto a normas de procedimiento, y alguno más, con el profesionalismo específico de la especialidad que ya demandaba la propia exigencia de la guerra moderna, pero dentro de un pragmático realismo. Tan así fue, que a finales de la década de los 90 y luego de un tan exhaustivo como profesional proceso de estudio que contó con aportes de connotados referentes y estudiosos de la temática, se presentó y fue aprobado por el Mando Naval de entonces, una nueva Doctrina de Empleo Táctico que incluía las necesarias modificaciones en su estructura orgánica y nuevos enfoques operacionales, elementos que lo posicionarían como un Cuerpo de Línea perfectamente adecuado para los potenciales escenarios operativos factibles de enfrentar. Por eso, cuando más adelante se escucharon términos como “desactualización doctrinaria” o “necesidad de adecuación”, “reordenamiento orgánico por cometidos homogéneos” o “racionalización de medios”, solo le generaron al autor dos respuestas, una objetiva, desconocimiento, y otra subjetiva, prejuicio- en alguna de sus acepciones-, concepto que corre por cuenta y responsabilidad del autor.

## 2. DESARROLLO

### a. Antecedentes históricos

La historia militar de nuestra Patria estuvo indisolublemente ligada a acciones navales y a la proyección de poder naval a tierra, empezando por el período artiguista y el inmediatamente posterior luego de declarada nuestra independencia. Su desarrollo excedería largamente el alcance previsto para éste artículo, pero sin dudas nuestra historia registra gestas militares lideradas por icónicos personajes y sus tropas, que aún sin llamarse Fusileros Navales o Infantes de Marina y sin seguir los preceptos establecidos en textos doctrinarios, aprendieron en la dura escuela del bautismo de fuego y demostraron tener y aplicaron, virtudes inherentes y comunes a los grandes líderes militares de todos los tiempos, esto es, capacidad para evaluar las fortalezas y debilidades propias y del enemigo y en base a ello decidir bajo presión, liderar desde la primera línea, tomar riesgos, improvisar cuando debían hacerlo y acertar, y además demostrar conocimientos estratégicos y geopolíticos aun cuando esta ciencia se desarrolla a partir del surgimiento de los estados nación en la segunda mitad del siglo XIX y primera mitad del XX, cuando se reformulan los vínculos entre sociedad, Estado y política. La reconquista de Buenos Aires, las tácticas operativas de Pedro Campbell y Giuseppe Garibaldi, el propio “Desembarco de los “33”, los Batallones de Matrícula de 1837 y el Batallón de Guardias Nacionales de Marina de 1864 bien entran en la categoría de Antecedentes históricos.

## **b.-Época contemporánea- El deterioro de la situación precipita los hechos.**

En la década del 60 la Guerra Fría estaba en su apogeo, los dos grandes bloques intentaban expandir su hegemonía en un mundo que paulatinamente se iba polarizando hacia ambos extremos ideológicos. Fue entonces cuando ocurre un acontecimiento que terminaría significando un verdadero punto de inflexión en esa lucha por imponer una determinada concepción ideológica en América Latina, la revolución de Cuba en 1959. A partir de su base firme en Cuba a la que subsidiaba económicamente y usándola como instrumento político militar, la propia Unión Soviética comenzó su expansión ideológica en América del Sur. Es en ese contexto, como los primeros movimientos y organizaciones subversivas entran en escena en el marco de la Guerra Fría, la escalada fue paulatina, buscando y explotando a su favor condiciones sociales que pudieran justificar acciones de violencia. Toda la década se caracterizaría por la cantidad de hechos de violencia social y un clima de inestabilidad propiciado por el accionar de movimientos revolucionarios que pretendían desestabilizar al Gobierno constitucional por medio de la lucha armada, así, el 13 de junio de 1968 el Presidente decreta las Medidas Prontas de Seguridad y en forma concurrente, la Armada implementa dispositivos de seguridad en tierra. En ese mismo año 1968, por órdenes verbales del Estado Mayor se crea y activa un grupo que oscilaba entre los 40 y 70 efectivos para intervenir en las violentas huelgas

que paralizaban al país. Ese grupo se llamó “Fuerza de Choque”.

## **Fuerza de Seguridad Naval.**

El 26 de enero de 1970, el Comando General de la Armada emite el Plan de Operaciones 1/70 por el Cual se crea la “Fuerza de Seguridad Naval” (así estaba definida en dicho PLANOP, aunque luego en los hechos su denominación intercambió términos y se conoció como F. Naval de Seguridad -FNS-). Este PLANOP en su parágrafo 1.-Situación General resumía la situación nacional en los años 1968 y 1969 que había demandado de la Armada el establecimiento de fuertes dispositivos de seguridad en tierra, al tiempo que, en base al análisis de la información y material de inteligencia, se concluía que durante 1970 se preveía una situación similar. Se hacía pues imprescindible la constitución de una Fuerza de Seguridad Naval capacitada para operar en tierra encuadrando y adiestrando los elementos de seguridad terrestre de la Armada. Se le asigna al Centro de Instrucción de Marina la responsabilidad de actuar como unidad anfitriona proveyendo los servicios y alojamientos necesarios para la fuerza, al tiempo que el Mando le asignará a partir del 1° de febrero de ese mismo año 1970 el armamento, medios, personal y oficiales necesarios para el cumplimiento de su misión, que concretamente estaba enunciada como: “***Formar y adiestrar una Fuerza de Seguridad Naval con el fin de proveer la escuela de cuadros para los elementos asignados a la seguridad dentro de la Armada***”. La Fuerza

de Seguridad Naval dependerá del Comandante en Jefe de la Armada y será apoyada administrativamente por el Centro de Instrucción de Marina, estableciéndose específicamente en el párrafo 5.- Comando y Comunicaciones, que una vez finalizada la formación de la Fuerza, se transformaría en Comando Independiente. La Misión de la Fuerza de Seguridad Naval fue redactada como : *“Empeñarse con el enemigo a fin de neutralizarlo, capturarlo o rechazarlo mediante el fuego, combate cuerpo a cuerpo y contraataque, y servir de Escuela de cuadros para los elementos de seguridad de la Armada”*. Pero el 29 de mayo de ese mismo año 1970 se produce el copamiento y robo del armamento del CIARM por parte del movimiento revolucionario MLN Tupamaros, precipitándose luego los hechos.

### **c.- CUERPO DE FUSILEROS NAVALES- NACE UN PARADIGMA.**

La capacidad de cambiar situaciones a través de la creación de elementos específicos que logren o contribuyan decisivamente a la solución de los desafíos que se presentan, es lo que hará la diferencia cuando existan intereses contrapuestos, y si esos desafíos son operacionales porque los intereses contrapuestos incluyen al factor militar, esa capacidad es imprescindible. El poder político había encomendado a las Fuerzas Armadas la conducción de la lucha antisubversiva el 9 de setiembre de 1971 a través del Decreto 566/971 y era responsabilidad de los mandos militares operacionalizar esa decisión política.

La Armada ya había conformado la Fuerza Naval de Seguridad y aun así había sufrido el ataque al Centro de Instrucción, la subversión armada seguía operando con virulencia a través de varias organizaciones que operaban desde las sombras de la clandestinidad, era tiempo de toma de decisiones trascendentes que marcaran un punto de inflexión en esa guerra irregular y asimétrica que asolaba al país. En ese contexto, el Mando Naval tomó la decisión y propuso al Poder Ejecutivo la creación de una Unidad que específicamente concentrara y condujera los esfuerzos de seguridad y combate terrestre de la Armada ante el inminente Estado de Guerra Interno que finalmente se decretaría por parte del propio Poder Ejecutivo el 15 de abril de ese año 1972 luego del voto y anuencia de la Asamblea General.

Así, el 7 de marzo de 1972 el Poder Ejecutivo promulga el Decreto 25.065 mediante el cual crea oficialmente el Cuerpo de Fusileros Navales con la Misión de *“Proveer Fuerzas Navales organizadas y adiestradas para el combate terrestre a fin de que el Comando de la Armada pueda cumplir con la misión del Artículo 1º de su Ley Orgánica N° 10.808”*. No obstante contar con la base de la Fuerza Naval de Seguridad, se debió construir una nueva Unidad, y analizado en retrospectiva, tal vez eso fue una de las razones por las que su irrupción premeditadamente agresiva en el nuevo contexto militar, donde impuso desde el primer día y como una suerte de carta de presentación, una casi espartana disciplina y un apego inflexible a los procedimientos operativos, haya posicionado

al novel Cuerpo de Fusileros Navales como una referencia y actor principal en este nuevo teatro de operaciones. No se tuvo que “adaptar” a ese nuevo contexto cambiando usos, costumbres y hasta rutinas propias de décadas funcionando con una concepción clásica y convencional como lo debieron hacer sus pares de otras fuerzas, sino que “nació” para este nuevo contexto, y como una máquina concebida, diseñada y fabricada por y para una necesidad puntual y para hacer un trabajo específico, si bien no nació perfecta, se acercaría mucho a serlo con los ajustes necesarios luego de su puesta en operación. Muchos paradigmas debieron cambiar para lograrlo, principalmente los criterios de selección y reclutamiento del personal que se integraría al Cuerpo y los de selección y ascenso de los Clases, ya que desde un primer día se entendió que el liderazgo agresivo al más bajo escalón sería imprescindible en el contexto de la guerra irregular que se vislumbraba, donde generalmente se opera en forma descentralizada a nivel sub unidad o destacamento circunstancial como una patrulla urbana o una guardia externa normalmente a cargo de Clases.

Seguramente los primeros tiempos fueron inspirados en conseguir y formar, al decir de Jean Larteguy respecto a sus Pretorianos, “guerreros puros”, se recurrió a hombres forjados en las fraguas del trabajo duro del campo, impregnados en aquellos viejos conceptos de lealtad y respeto no solo a sus patrones o jefes, sino también a sus pares, lejos de esos vicios de comportamiento social a veces

incompatibles con la disciplina militar, hombres de fuerte carácter y personalidad, en suma, un material humano ideal para conformar sobre esa base lo que efectivamente se logró, una Unidad militar que marcó la diferencia desde el día uno. También se debió ser exhaustivo y preciso en la selección de los Oficiales que comandarían los Pelotones y Brigadas donde eran imprescindibles, al igual que para los Clases, las dotes de mando y liderazgo, y la disposición a enfrentar una amenaza armada en un ámbito que no era para el cual se habían preparado. Era imprescindible crear en todos los niveles, un sentimiento de pertenencia y orgullo por la Unidad, ser Fusilero debía ser algo más que tener una especialidad, debía significar saberse y sentirse parte de lo más selecto y profesional que alguna vez se haya constituido, donde el combate inminente sería una realidad diaria y donde no tenían cabida los errores. Tener ese diferencial no solamente potenciaría las capacidades individuales innatas de sus integrantes, sino que haría del Cuerpo una verdadera élite militar capaz de sobreponerse a cualquier adversidad y a la cual el enemigo no quisiera enfrentar.

#### **(a) Duro en la Fatiga.**

El Cuerpo de Fusileros Navales como Comando Independiente en relación de dependencia directa con el Comandante en Jefe estaba constituido. La vieja aspiración desde la postguerra de contar con un elemento de combate terrestre, acelerada esta vez por imperio de

la situación de guerra interna en el país, se había concretado, y con ello se asume la responsabilidad de brindar seguridad física y respuesta armada ante ataques o amenazas a la totalidad del denominado Establecimiento Naval Terrestre, así también como a los organismos públicos y privados que en el marco de la seguridad nacional fueron asignados por el Gobierno. El nuevo paradigma de seguridad que se imponía en la Armada incluía a la propia Área Naval del Puerto, denominada en esos tiempos con el acrónimo ANDEO.

Bajo esas circunstancias comenzó a operar el Cuerpo de Fusileros Navales, el Estado de Guerra Interno decretado por el Poder Ejecutivo en abril, daba paso el 10 de julio de ese mismo año 1972 a la Ley 14.068 de “*Seguridad del Estado y del Orden Interno*”. En poco tiempo el sistema de seguridad general se había consolidado y funcionaba de manera eficaz, tanto las Unidades Navales como los servicios externos se habían adaptado a los nuevos y estrictos procedimientos de seguridad y control impuestos por los integrantes del Cuerpo, pero la realidad indicaba que el FUSNA era parte del sistema conjunto designado por el Poder Político para combatir y neutralizar a los movimientos revolucionarios armados que continuaban amenazando y atacando a la sociedad y a sus Instituciones.

La Seguridad física era parte de esa operativa, era la necesaria parte disuasiva, preventiva y defensiva, pero derrotar al enemigo demandaba asumir también un rol ofensivo, donde tomar y mantener la iniciativa y el ímpetu del ataque sería

clave para derrotar a un enemigo artero que ya había, no solo elegido el teatro de operaciones, sino que llevaba más de una década de ventaja en su preparación y desarrollo.

Pasar a la ofensiva requirió audacia, decisión, coraje, y un sinnúmero de virtudes imprescindibles cuando se debió enfrentar a un enemigo que propuso las condiciones de la batalla y que no ofrecía un frente, sino que atacaba arteramente con un aparato armado que contaba con apoyos dentro de la propia población que le daba cobijo y cubierta, un enemigo que mayormente operaba en el ámbito urbano pero que tenía en la periferia de las ciudades y en parte del espacio rural, bases y resguardos, un enemigo que a medida que se lo conocía, se supo que contaba con apoyos desde organizaciones terroristas extranjeras, un enemigo para el cual las reglas de enfrentamiento convencionales no aplicaban.

Enumerar y describir todos los desafíos operativos que se debieron enfrentar y para los cuales no había ni experiencia, ni referencias y equipamiento idóneo, sería demasiado extenso para este artículo, de modo que solamente se hará referencia a un par de hitos que no solo permiten aquilatar la verdadera esencia del Cuerpo, sino que requirieron la aplicación de todas esas virtudes, intangibles como se ha mencionado antes, y que marcaron el diferencial, principalmente liderazgo a todos los niveles y desde el frente, coraje para enfrentar lo desconocido, convicción y compromiso con la misión asignada.

## **(b) Un mundo subterráneo- La guerra descende a las cloacas.**

Habían sucedido las Operaciones “Estrella”, “Abuso “y la frustrada “Gallo”, casos que sumado a la información de inteligencia que se comenzaba a coleccionar, permitió arribar a una clara conclusión, la red cloacal era parte de este nuevo escenario de guerra urbana y era empleado por el enemigo para aproximarse a sus objetivos y luego escapar, y también era empleado para ocultamiento temporario de personas, armas y pertrechos. Sin perder tiempo comenzó el proceso de desarrollo de los procedimientos operativos propiamente dichos, cómo moverse ahí abajo, cómo proceder ante un contacto y cómo reaccionar ante un ataque, cuál era el armamento más idóneo -no lo había y hubo que adaptarse a la situación-, idem con las comunicaciones, etc.

¿Qué sintieron esos primeros Fusileros que recibieron la orden de introducirse en las cloacas, estrechas, oscuras, pestilentes, donde la posibilidad de que el tiempo entre ver al enemigo y su arma apuntándole, o directamente no verlo, pero sí ver el fogonazo del disparo y sentir su ruido y el impacto en alguna parte del cuerpo, sería nulo y sin darle tiempo a reaccionar?, seguramente temor y dudas, pero eran Fusileros, se les había inculcado ese espíritu de cuerpo y sentimiento del deber que engendra el coraje necesario para sobreponerse. Esta operación, que como se dijo requirió de la aplicación de muchas virtudes y valores, fue una de las elegidas en este relato porque permite hacer una gran

“Reflexión sobre el liderazgo”. El campo de batalla moderno, asimétrico y casi permanentemente sumido en la llamada niebla de la guerra, ha llevado al desarrollo de innumerables estudios y definiciones respecto no solo a los procesos de toma de decisiones militares, sino hasta las características deseables en los nuevos líderes. Pero la historia indica que no hay una nueva clase de líderes, y que tampoco hay una nueva clase de conflictos, los hubo de todos los tipos e intensidades, obviamente con diferentes medios y con diferente trascendencia, pero si se estudian los conflictos militares de todos los tiempos se comprueba que lo que hoy se define como “guerras asimétricas” hubo centenares, solo que no tenían ese nombre. Con los líderes sucede algo similar, hoy día los teóricos de la guerra definen como una de las características imprescindibles de los líderes modernos, que ejerzan un “Liderazgo Adaptable”. ¿Qué es la adaptabilidad?, es la capacidad de darse cuenta de los cambios que se dan en el ambiente, identificar los elementos esenciales de una nueva situación y llevar a cabo los cambios necesarios para enfrentar los nuevos requisitos. La adaptabilidad es un cambio eficaz de comportamiento en respuesta a una situación modificada. Los líderes adaptables exploran el ambiente, determinan las características clave de la situación y saben lo que se necesita para operar en un ambiente modificado. Los líderes adaptables se sienten cómodos en ambientes desconocidos, cuentan con el estado emocional necesario para operar según las órdenes de mando “tipo misión” en toda organización. El

liderazgo adaptable es una práctica de liderazgo aceptada que facilita la conducción de operaciones en un ambiente difícil y variable, mientras que encontramos amenazas que cambian y evolucionan en sus tácticas, técnicas y procedimientos. Los '70s eran tiempos difíciles y de incertidumbre que requerían de los líderes tomar riesgos y decisiones dentro de esa niebla de la guerra, ¿o acaso la guerra en las cloacas no estaba inmersa en ella?, no eran circunstancias que permitieran excusas para la inacción, no había ni armamento ni equipo idóneo y solo presunciones de cómo operaba el enemigo dentro de ellas, pero los líderes no titubearon, jamás dejaron que sus dudas paralizaran las acciones y tomaron decisiones aún sin tener la seguridad de que eran las correctas, y cuando se habla de líderes se habla de todos los niveles, desde el Comando que ordenó bajar a las cloacas, hasta los mandos medios y bajos que lo hicieron y condujeron a las patrullas en su interior. Los líderes Fusileros todos, se adelantaron 50 años a este moderno concepto, fueron verdaderos “líderes adaptables”.

### **(c) El Cerco a la Ciudad Vieja-9 de febrero de 1973.**

No es intención de este escrito inferir en las razones y menos aún tomar parte por alguna de las diferentes posiciones enfrentadas en aquel entonces, tampoco lo es, posicionarse en lo que hoy día, a 52 años del hecho, sería la comodidad de hacerlo en el lugar “políticamente correcto” cuando las circunstancia en 1973 eran otras y no se puede

ni juzgar ni evaluar actitudes, acciones o decisiones tomadas entonces, en otro contexto que no sea en de esos tiempos y circunstancias. Cada 9 de febrero, todos los estamentos sociales y fundamentalmente la clase política solamente hacen referencia precisamente a las connotaciones políticas anteriores y posteriores al suceso, se resaltan discursos, frases, posiciones personales, negociaciones, dando mayor o menor énfasis a determinados hechos y decisiones según el sesgo de quien las haga , pero poco o nada se hace referencia a las acciones militares, y cuando es imprescindible hacerlo, ya que una de las más trascendentales decisiones tomadas ese día –de alto contenido y simbolismo político– fue tomada por un militar, esa mención llega hasta ahí, a la decisión del Comandante en Jefe de la Armada de cercar la Ciudad Vieja para ofrecerle al Presidente un resguardo desde donde seguir ejerciendo sus funciones, nunca se menciona, -¿prejuicio tal vez?- a quienes físicamente operacionalizaron esa decisión, a quienes casi a medianoche y dando una Clase Magistral de lo que verdadera y realmente significan “Obediencia” y Lealtad”, demostrando que no eran solo palabras de un lema que adorna un escudo sino que eran la esencia, inspiración y motivación de la Unidad, salieron físicamente a cercar la Ciudad Vieja solamente dotados con sus M 1. Tampoco se pretende hacer apologías personales, solo resaltar un proceso de toma de decisión basado, justamente en la esencia del lema.

¿Qué es un lema?, la academia define un lema como “una frase que ex-

*presa motivación, intención, ideal, y/o que describe la forma de conducta de una persona, de un grupo, de una institución, de un estado, un país, o una familia”,* tiene, por tanto, una finalidad explicativa.

Desde tiempos inmemoriales los linajes ilustres y los grandes cuerpos militares siempre han contado con un lema que completaba su escudo de armas. Era algo habitual ya desde la Edad Media y solía adoptarse una frase en latín.

Los lemas son aforismos, es decir, expresan una idea de forma concisa y casi siempre hacen referencia a cuestiones de honor y virtud, que en otros tiempos solían ir vinculadas a la guerra.

El Cuerpo de Fusileros Navales adoptó desde su creación el lema “**HONOR, OBEDIENCIA Y LEALTAD**” y sería, como expresa la definición académica, su forma de conducta, sus ideales, la luz que alumbraría todas las decisiones y acciones de sus integrantes.

Cada una de esas palabras no solo tienen significado propio, sino que son virtudes que se relacionan entre sí para conformar un todo que le da el verdadero significado y valor al lema. Sobre la Lealtad - Lealtad es fidelidad a los jefes, compañeros y subordinados, así como al cumplimiento del compromiso de honor contraído con la Patria y con la Institución Militar. Lealtad supone respeto, sinceridad, apoyo en todo momento, cooperación, compañerismo y adhesión. El militar leal mantiene sus valores y sus obligaciones por encima de la conveniencia y de la adversidad.

- La lealtad debe ser siempre recíproca y es la base de la unidad que carac-

teriza a la Institución militar y de la cohesión entre sus miembros. Surge como consecuencia de un sentimiento mutuo de confianza, respeto y conciencia de estar colaborando para alcanzar un objetivo común.

- La lealtad obliga a quien la práctica a ser íntegro, a mostrarse sin dobleces, a no ocultar ni deformar la realidad, a hablar sin recelo a superiores y subordinados y a asesorar con honradez.

- La lealtad nunca es hacia una persona, sino a su cargo, al Comandante de turno, y a las Instituciones en general. Por eso lealtad va ligada al Honor, y el honor obliga al militar a ser leal. El Cuerpo fue leal a quien entonces ejercía la Comandancia en Jefe, tanto como lo fue a sus sucesores aún cuando éstos tuvieran diferentes visiones.

Sobre la Obediencia. La obediencia se puede definir como;

- La disposición a ejecutar y responder con precisión a una orden o a una instrucción que le son dadas, o impartidas por alguna figura con autoridad para hacerlo.

- Un acto en el cual una persona acata la voluntad de otra que manda y que, además, está por encima jerárquicamente.

No entraremos en detalles acerca del establecimiento del Cerco – “de rambla a rambla y con la calle Juan Carlos Gómez como frente” – y tampoco su operación durante el tiempo en que estuvo montado, del liderazgo de Oficiales y Clases, del Espíritu de Cuerpo y coraje de los Fusileros que simplemente tenían una Orden, “*no entra ni sale nadie ni nada*”, tan clara como suficiente. Tam-

poco importaba la incertidumbre de si tendrían relevo o cuándo se racionarían, no era necesario.

Así transcurrió la noche, la madrugada y la mañana del viernes 9 de febrero de 1973 para el Cuerpo mientras en otros ámbitos se decidía cuál sería el desenlace de la crisis. Al fin, sobre el mediodía llegó la orden de levantar el cerco y regresar a la Unidad.

Para el país, este hecho marcaría un antes y un después, comenzaba otra realidad para la sociedad toda, pero El FUSNA había cumplido, y dejaba para la historia una marca que sería indeleble...o debería serlo.

#### **(d) Nuevo escenario-Ampliando el espectro operacional**

Un nuevo elemento comenzó a cambiar la situación, información de inteligencia revelaba que, a diferencia de lo que en la actualidad sigue siendo parte del relato respecto a que en 1973 la guerrilla armada había sido derrotada, no solamente seguían presentes y operando otros grupos armados, sino que una organización internacional denominada Junta Coordinadora Revolucionaria que había sido fundada en 1968 pero operaba plenamente a partir de 1972, coordinaba las acciones militares y los apoyos que requerían los diferentes grupos armados en Chile, Argentina, Bolivia y Uruguay. Describirlos también excedería el alcance del artículo, pero basta saber que el Aparato Armado de uno de los Partidos Políticos (hoy día con representación en el P. Ejecutivo y en el Parlamento) llegó a tener 700 miembros y se aprovisiona-

ba de armamento de varias fuentes, desde contrabandistas traficantes de armas hasta envíos de países del bloque soviético desembarcados mediante operaciones de alijo desde buques mercantes hacia lanchas que partían desde la costa uruguaya.

Estos grupos representaban una verdadera amenaza militar y a su vez se presentaba un nuevo escenario, el teatro de operaciones se extendía de las ciudades al medio rural y fluvial, y es precisamente en éste ámbito, el fluvial, donde se verifica que las islas de Río Uruguay y los montes de la franja costera eran usados como base de operaciones desde donde lanzar ataques puntuales a objetivos en el territorio y también como refugio transitorio para cruces de frontera coordinados y apoyados por grupos afines en costa argentina. También se verifica que la guerrilla armada entrenaba y operaba en la franja costera del Este del país. Esta situación conlleva a tener que desarrollar capacidad operativa en éste nuevo escenario, pero no solamente por eso, más allá que la guerra antisubversiva fuera un hecho temporal que en algún momento iría a finalizar, el Cuerpo de Fusileros Navales era la Unidad de Combate Terrestre de la Armada, y como tal debía ser capaz de empeñarse en el futuro y en cualquier otro conflicto, en los espacios terrestres cuya defensa corresponde a la Armada, incluyendo el teatro de operaciones fluvial y el costero. Así fue que, aún con la precariedad material de esos tiempos pero con el ya propio Espíritu Fusilero, se empezaron a desarrollar la Operaciones Anfibia y Fluviales, y ambas son el ejemplo más tangible de ese



EL PUERTO ES LOGÍSTICA  
EXPRESIÓN EN TIEMPO REAL  
DE LA ECONOMÍA DEL PAÍS



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS  
República Oriental del Uruguay

pragmatismo profesional que fue la característica del FUSNA, las anfibas empezaron con las viejas LCM 6, 'las LD', -sí nació la Operación "Halcón" el 24 de octubre de 1974-, y llegaron al nivel de incursionar a una costa desde atrás del horizonte mediante diferentes vectores, y a integrar fuerzas combinadas con las más renombradas fuerzas de élite del mundo. Las Fluviales no fueron menos, se empezó con simples canoas canadienses y se llegó a la conformación de la Fuerza Móvil Fluvial, hoy Doctrina de la Armada, pero que nació a finales de los 90 a iniciativa e impulso del Cuerpo y todo en el marco de nueva Doctrina de Empleo Táctico promulgada en esos mismos tiempos.

## CONCLUSIÓN

Una, si no la más importante característica que debe tener todo Cuerpo militar, es la versatilidad. Tanto un enemigo como un teatro de operaciones al nivel de nuestra región, cambian o aparecen rápidamente, seguramente antes de que los servicios de Inteligencia lo adviertan, y por tanto las Fuerzas deben mantenerse permanentemente en un grado de alistamiento tal que permitan, con mínimos tiempos de ajustes y preparación específica, empeñarse eficazmente. No se debe caer en el error de olvidarse o anular la preparación de base para acciones u operaciones que parezcan no próximas, y dedicar todo y un único esfuerzo a lo que normalmente se define como "amenaza" en tiempos de paz militar y que son básicamente acciones policiales, ya que cuando la amenaza mili-

tar se muestre, el tiempo de preparación y adaptación será demasiado largo y eso se paga con bajas. No siempre se podrá responder con la firmeza, rapidez y capacidad de adaptación con que lo hizo el FUSNA a partir de 1972.

Habría innumerables ejemplos de ese pragmatismo profesional del proceso evolutivo del Cuerpo, pero alcanzan los expuestos para, al menos, entender el uso del término "ignorancia" en la Introducción.

Mantener y evocar permanentemente a las Unidades que no solo fueron ejemplo de valores sino victoriosas en combate, y mantener viva su llama, fortalece a una Fuerza, la obligación de mantener su legado sirve de motivación permanente a nuevos cuadros, no hacerlo significa ignorar una herramienta motivacional clave en tiempos de paz. Así lo hacen actualmente aún los más encumbrados Cuerpos militares del mundo, mostrarse orgullosos de su pasado, ¿o acaso la Armada no está orgullosa de la actuación del FUSNA?

Hay una frase que reza: *"Las tradiciones son el tesoro intangible de las Unidades, un puente entre el pasado glorioso el presente que nos da un sentido de pertenencia. Preservarlas es resguardar el patrimonio"*.

Sir. Andrew Browne Cunningham, primer Lord del Mar de la flota Británica, dirigió las fuerzas navales de su país durante la Segunda Guerra Mundial. El 20 de Mayo de 1941, Cunningham lideró la evacuación de 22.000 hombres desde Creta, la cual parecía una misión suicida. Cunningham insistió con que la Armada no podía abandonar al Ejército en

esta operación que carecía de protección aérea; y cuando sus pares temieron que se perdieran demasiados barcos, Cunningham dijo la famosa sentencia: “*Cuesta tres años construir un barco; y cuesta tres siglos construir una tradición*”.

... *Los hechos históricos van entrando paulatinamente en la niebla del tiempo hasta que simplemente son olvidados. Hay dos clases de olvidos, el natural, por el propio paso del tiempo, por la falta de registros de esos hechos y por la desaparición de sus actores, y el olvido premeditado, ese que ocurre cuando intencionalmente se omite la mención o*

*el recuerdo de hechos cuya evocación es inconveniente o perjudicial para algunos intereses*”... Esta frase está incluida en el libro que recoge la historia del Cuerpo de Fusileros Navales, que el autor del presente artículo decidió escribir luego de aquella conversación con integrantes de esas nuevas generaciones mencionada al principio de este artículo, y por supuesto este concepto de “olvido premeditado” al igual que el de “prejuicio” mencionado en la Introducción, entra en la calificación de “subjetivo”, y también corre por cuenta y responsabilidad del autor.





**BOLUDA**  
**TOWAGE REYLA**

**SAFETY**  
**AND EFFICIENCY**  
**SAIL TOGETHER**



**Boluda Towage Reyla** · Piedras 172 · 11000 Montevideo · Uruguay  
T. +598 2915 1216 | [reyla.com.uy](http://reyla.com.uy) | [info@boluda.com.uy](mailto:info@boluda.com.uy)



# TECHNO DIVE S.A

*Desde 1987 brindando soluciones a armadores e industria.*



**+598 2 924 0121 / [info@technodive.net](mailto:info@technodive.net)**



La Historia nos avala.  
Primeros también en Digital

**MOTOTRBO**  
REINVENTANDO  
DIGITAL



**SICOM**

**SISTEMAS DE COMUNICACIONES**

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

# 100° ANIVERSARIO DE LA AVIACIÓN NAVAL

Por el Capitán de Navío (CG) Nicolás SANGUINETTI  
Comandante de la Aviación Naval



*Nació en Montevideo el 27 de Junio de 1977. Ingresó al Curso Preparatorio Naval el 1° de febrero de 1995 para posteriormente ingresar a los cursos de formación de Oficiales de la Marina de Guerra el 1° de febrero de 1996. Egresó con el Grado de Guardia Marina del Cuerpo General el 17 de Diciembre de 1999. Ascendió a su actual jerarquía de Capitán de Navío el 1° de Febrero de 2021.- Durante su carrera, realiza el XX Viaje de instrucción en el Veler*

*Escuela ROU 20 Capitán Miranda, para posteriormente presentarse con destino en el ROU 31 "Temerario" hasta diciembre de 2021 donde se presenta con pase en la Escuela de Aviación Naval, obteniendo el título de Aviador Naval en febrero de 2005. Durante su Carrera en la Aviación Naval prestó servicios en la Base Aeronaval N°2 como Jefe de la División Servicios, en el Grupo de Escuadrones de la Aviación Naval, en diferentes departamentos y como Jefe del Escuadrón de Exploración hasta el año 2008, año en el que es destinado a la Escuela de Aviación Naval, primeramente para realizar el Curso de Instructor de Vuelo ocupando los cargos de Jefe de Cursos, más tarde Jefe de Instrucción Aérea, Sub Director y Director de la Escuela de Aviación Naval, cargo que desempeña hasta el 7 de febrero de 2020, donde es designado Comandante de la Aviación Naval. Durante su carrera se destacan 11 años consecutivos como Instructor de Vuelo de T-34C-1, sin perjuicio de su actividad como Comandante Operativo e instructor de aeronaves B200 y O-2 A, calificaciones que mantiene hasta la actualidad. Sin perjuicio de su destino, prestó además servicios como investigador eventual en la Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, dependiente del MDN. Dirigió el grupo de trabajo que diseñó y construyó el primer simulador de vuelo de T-34C-1 con tecnologías combinadas y movimiento, íntegramente con personal de la Aviación Naval, así como el diseño del módulo de simulador de escape de cabina invertida, adaptación de radares, sensores y sistemas de armas para las aeronaves navales. Participó como Jefe de Misión de inspección y aceptación de aeronaves B200, Cessna O-2 y helicópteros AB412HP.*

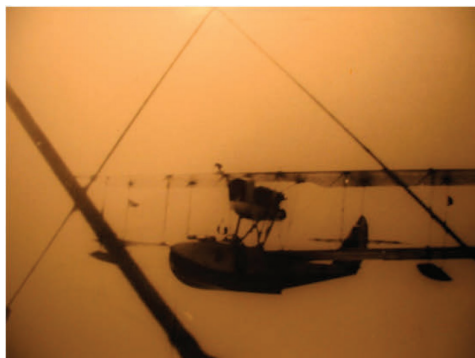


Un siglo de existencia no es un logro menor para una nación joven como la nuestra.

El 7 de febrero de 1925 marcó el nacimiento del Servicio Aeronáutico de la

Marina, que desde entonces ha servido a nuestra patria como parte esencial de la Armada, desempeñando un papel crucial en la protección de nuestras áreas de responsabilidad. La Armada no simplemente agregó la Aviación Naval a sus filas, ni la adoptó como un elemento externo. La creó como una extensión natural e integral de su propia identidad. Hoy, junto con la Fuerza de Mar, el Grupo de Buceo y Salvamento y el Comando de Infantería de Marina, la Aviación Naval es

uno de los cuatro pilares esenciales del Comando de la Flota. Su misión incluye llevar a cabo operaciones aeronavales que garantizan la defensa de nuestra soberanía nacional.



Avion Cant 1er hidroavión de la Aviación, Naval, 1930



OS2U Kingfisher, 1942



T 28 en vuelo



Avion C45, año 1961.



En operaciones con el COMIN



Apoiando a la Flota

Hablar de 100 años de historia sin mencionar los principios básicos que inspiraron a los fundadores y en los que se basa esta especialidad, sería desaprovechar una chance excepcional para que el lector comprenda a cabalidad lo que significa una Aviación Naval y pueda

Seguridad Oficial de la  
Selección Uruguaya de Fútbol

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



 28 444 333



compenetrarse y reflexionar sobre el camino transitado.

En ese sentido un gran referente para nuestra Armada ha sido el Vice Almirante Marcos ZAR de la hermana Armada de la República Argentina el cual afirmaba en una de sus publicaciones: “La Aviación Naval, no ayuda a la Armada, la Aviación Naval, no apoya a la Armada, la Aviación Naval no coopera con la Armada, la Aviación Naval es parte viva e integral de la Armada y por ende responde a un comando único que es el Comando NAVAL”.

Comando único, es el absoluto control y empleo de una Unidad; significa unidad de conocimientos, unidad de doctrina, unidad de lenguaje, unidad de historia, unidad de espíritu. Respecto a esto ZAR explicaba claramente que cuando se entiende este concepto se tiene la clave del éxito, y cuando no se emplea este concepto, es la fórmula del fracaso.

El aviador naval es primeramente un marino profesional; como tal conoce profundamente el medio donde opera y está fuertemente ligado a las demás unidades navales de superficie e Infantería de Marina. Es además, por formación común, un referente de las tradiciones y costumbres de la Armada. Cuando se utiliza la palabra PROFESIONAL, por definiciones enciclopédicas se refiere a “una persona PROFESA una actividad, un deporte, un oficio o una carrera, de una forma tal, con una calidad tal y con una asiduidad tal, que lo hace un EXPERTO en lo que hace.

La aeronáutica naval es una herramienta; compleja, versátil y específica, que es utilizada por la Armada

integralmente con sus buques, armas, torpedos y cañones. Todo ello ha permitido operar desde los primeros tiempos de manera eficiente e integral con la Fuerza de Mar y más tarde con la Infantería de Marina, otrora Cuerpo de Fusileros Navales. Pero esa formación común y espíritu profesional naval, no solamente se limita a los medios y unidades del Comando de la Flota, sino que opera con todos y cada uno de los componentes, Unidades y reparticiones de la Armada. Como parte de un todo, es un componente operativo de la fuerza que resulta inalienable e indelegable y década tras década, la especialización de la Aviación Naval así como de los demás componentes de la Armada han generado una armonía total de trabajo que resulta en la naturalidad práctica de las operaciones, una herramienta compleja pero fácil de utilizar que es un símbolo del trabajo en equipo de hombres y mujeres que unidos por el orgullo de ser Marinos y Orientales y con la meta de conseguir la satisfacción del deber cumplido.

La Armada, es el Estado en el mar, y la Aviación Naval, es una parte de la Armada, que está en el aire.

Hace más de 1.300 años, comenzó el uso de vigías en las cofas<sup>1</sup> para detectar buques a mayor distancia, haciéndose más doctrinario especialmente entre la **Edad Media** y el **Renacimiento** con el desarrollo de la navegación oceánica.

1. Soporte alto, a veces con baranda, situado en los mástiles de algunas embarcaciones, que se usa como soporte de la cabuyería o como punto de observación. Especie de meseta que se forma de piezas de madera en lo alto de los palos mayores, sobre los baos y crucetas establecidos a este fin en aquel paraje.

En la época de los **vikingos (hablamos del siglo VIII)** se usaban vigías en los mástiles de sus drakkars para avistar tierras o enemigos. Sin embargo, fue en los **siglos XV y XVI**, durante la Era de los Descubrimientos, cuando los buques europeos incorporaron **cofas más grandes y elevadas**, optimizando la vigilancia en alta mar. Este sistema fue crucial para exploradores como Cristóbal Colón, Vasco da Gama y Magallanes entre otros, pero indispensable como parte del sistema de “detección” de los buques de guerra.

En los siglos posteriores, los vigías en la cofa se volvieron una práctica estándar en buques de las Armadas del mundo.

Fueron estos los antecedentes, del uso de la altitud por parte de las marinas con fines tácticos.

El camino hacia el nacimiento en 1925 donde se creaba por ley de presupuesto nuestra Aviación Naval a fin de disponer de los elementos aéreos necesarios para cumplir con la mayor eficiencia la misión que le corresponde a la Armada Nacional estuvo plagado de obstáculos y dificultades de todo tipo y que desde un inicio tuvo la actuación preponderante de quien es pionero de la Aviación en nuestro país, Don Atilio Frigerio quien en 1911 con el grado de Alférez de Navío, mientras se encontraba realizando un curso de electrónica en España, tiene la oportunidad de apreciar eventos de aviación y con su visión naval de inmediato vislumbra la ventaja de una aeronave para sortear la curvatura de la tierra y permitir detectar antes y mejor un buque en superficie. Por

formación profesional pudo extrapolar este conocimiento, comprendiendo que si la “cofa” podía volar, el alcance de nuestra capacidad de ver sería infinitamente superior, dándole a la Armada un conocimiento del entorno hasta ahora impensado. Más aun, con la aeronave, su velocidad y altura permitían que la información fluyera más rápido dando a la superioridad la capacidad de decidir en menor tiempo. Si las aeronaves además portaban armas, la Marina no solamente podía ver más distante, también podía saber antes y eventualmente ser un puño que podía golpear primero. Es por eso que escribe una carta a la Armada informando de esto, y de esa forma la Armada Nacional gestiona ante el entonces denominado Ministro en Italia, Eduardo Acevedo Díaz, quien apoya fervientemente su incorporación a los cursos de aviación en Italia donde es admitido como excepción en 1912 en la Escuela Militar de Aviación de Aviano, ya que no se brindaba este curso a extranjeros.

El 8 de agosto de 1912 Atilio Frigerio realiza su primer vuelo solo y obtiene su Brevet en Italia, homologado como el N° 154 de la entonces Federación Aérea Internacional transformándose en el pionero de la Aviación Militar en nuestro país tras su certificación y posterior graduación, regresando al Uruguay sobre 1913. Ese año, el entonces Presidente de la República le encomienda en base a la experiencia recibida, que planifique cómo debería ser el desarrollo de la aviación en el País. Surge entonces, la necesidad de creación de una Aviación Naval, cuyo surgimiento se ve postergado por el inicio de la Primera Guerra



Security Market

25 AÑOS

# Seguridad y conectividad para su embarcación



# Y para su hogar cuando sale a navegar

### Montevideo

Dámaso A. Larrañaga 3536  
25093000

### Maldonado

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

### Salto

Brasil 1202 esq. Invernizzi  
(Edificio el Mirador)  
4732 5238

HIKVISION

EZVIZ

FURUKAWA SOLUTIONS

SOHO PLUS

WiTeK

Ruijie

Fanvil

GARNET TECHNOLOGY

Mircom

JFU ALARMES

Nelio srl

resideo

SEAGATE

TAKEX

AVIGILON

AWASENWARE

HOZOWITS

HUAWEI



# Cardama

Astilleros/Shipyard

1916-2016  
**100**  
años aniversario

## Cardama Shipyard, el valor de la experiencia y el impulso tecnológico

Fundada en 1916 por Francisco Cardama Godoy, Cardama Shipyard atesora una larga experiencia en la construcción y reparación de buques. Con gran proyección internacional, ha suministrado sus buques a clientes de 4 continentes, consolidándose como uno de los constructores navales referentes en España. Tradición e innovación posicionan Cardama Shipyard a nivel mundial como astillero de excelencia.



### Cardama

Astilleros/Shipyard  
Av. Beiramar, 12 - 36208 VIGO (SPAIN)  
Tel.: +34 986 231 662 (2122)  
E-mail: cardama@cardamashipyard.com

[www.astilleroscardama.com](http://www.astilleroscardama.com)

Con plena satisfacción informamos que **Astilleros Cardama** viene cumpliendo con el contrato firmado con el Estado uruguayo.

En el pasado mes de febrero, se cumplió con el segundo hito para la construcción de los OPV para la Armada Nacional, al presentar los planos de la cuaderna maestra junto con el **certificado de la clasificadora internacional Lloyd's Register**, sello que garantiza que se cumplan con los estándares de calidad adecuados en la construcción del Buque de Patrulla Oceánica - OPV 87. Además, se establecieron la firma de los contratos con las empresas **Escribano** (sistema de armas), **Terma** (sistema de comando y control integrado) y **Caterpillar** (sistema de propulsión).

De esta forma estamos avanzando sin contratiempos de acuerdo a lo planificado y acordado, para que la Armada del Uruguay tenga el primer OPV para 2026.

Mundial (1914-1918) ya que el material de vuelo planificado vendría desde Europa.

Finalmente el 7 de febrero de 1925, se crea por Ley de Presupuesto General de Gastos (Planilla 61) el Servicio Aeronáutico de la Marina, posteriormente denominado Comando de la Aviación Naval.-

Los inicios fueron con escaso personal, y como local, un viejo comedor en el edificio del entonces Ministerio de Guerra y Marina, donde la primer tarea del entonces CF Frigerio, fue la educación del personal, y la formación teórica en aeronáutica.-

Con la llegada del primer material de vuelo, se crea un campamento en Santiago Vázquez a orillas del Santa Lucía, donde se fondeaban las aeronaves, por aquel entonces hidroaviones Cant-18 y 21.- . La primera Base Aeronaval estuvo ubicada en la isla Libertad, enclavada en la Bahía de Montevideo, e inaugurada en la década del 30, delimitando un hidro aeródromo perfectamente balizado y con una torre de control en el Palacio Salvo. Durante la década del 40' comienzan los estudios para expandir la fuerza aeronaval, llegan 6 aeronaves Sikorsky OS2U "Kingfisher" para patrullaje de las costas ante las amenazas de la Segunda Guerra Mundial, requiriendo bases más apropiadas y la necesidad de un aeródromo terrestre para las aeronaves de instrucción que llegarían en 1944. El 31 de agosto de 1943 se establece el primer campamento aeronaval en Laguna del Sauce, mientras se construía la que sería la Base Aeronaval N° 2 "C/C Carlos Antonio Curbelo", la mayor obra de infraestructura realizada hasta hoy en un tiempo record cercano

a los 4 años y conviviendo ambas bases hasta 1950 donde se desactiva la Base Aeronaval N° 1, y donde hasta el día de hoy puede apreciarse la infraestructura aeronaval en la misma.-

Como se dijo, durante la Segunda Guerra Mundial el Estado ordena el patrullaje efectivo de las costas a fin de preservar la integridad territorial de la Nación, tarea que es realizada asiduamente por la Aviación Naval, junto a los buques de la Fuerza de Mar y demás componentes de la Armada. Sobre la década del '50, nuestra Aviación Naval es la más poderosa de Sudamérica; se han incorporado aviones preparados para una guerra naval total, torpederos TBF "Avenger", cazas F-6F "Hellcat", las aeronaves de instrucción y ataque SNJ T-6 "Texan" a los que se sumaban sobre mediados de la década aeronaves de patrulla antisubmarina PBM "Martin Mariner", habría más de 40 aeronaves susceptibles de ser artilladas, y aptas para todos los tipos de tareas en el mar. Era una necesidad de la República contar con una Armada preparada y equipada para las hipótesis de conflicto que se manejaban en el momento. El conflicto había traído la Segunda Guerra Mundial a nuestras costas en 1939, con el enfrentamiento entre buques británicos y el alemán Graf Spee, sumado a posteriores hundimientos de buques uruguayos mercantes concientizaron a nuestra Nación sobre la importancia de tener el nivel necesario de respuesta ante una situación bélica y el resultado entre otros, fue preparar a nuestra Armada con el material necesario para la coyuntura mundial. En solo 25 años, la Aviación Naval había

pasado desde un pequeño salón de clases en un antiguo comedor, a la Teja, luego a un campamento en Santiago Vázquez, hasta tener dos bases aeronavales en simultáneo, con un campo auxiliar en La Paloma y el proyecto de una tercer base en Laguna Negra, de la cual, apenas se llegó a un campamento, ya que las aguas de la misma, y sus olas cortas, no la hacían propicia para el uso de hidroaviones en gran parte del año.

Los segundos 25 años, fueron años de consolidación, se consolidaron las doctrinas de empleo, se consolidó su Escuela de Aviación Naval, se consolidó la capacidad de mantenimiento, se consolidó su Base Aeronaval, se consolidaron y desarrollaron todo tipo de tácticas operativas y por sobre todo, el espíritu de cuerpo y abnegación de sus integrantes, con el trabajo en equipo y el gran desafío que representó la construcción, operación y el traslado a la Base Aeronaval N° 2 la que después de 1950 sería la única activa hasta el día de hoy, concentró a todo el personal y oficialidad generando una excepcional eficiencia en el empleo del material y recursos económicos, características que hasta el día de hoy siguen resaltando a este servicio. La Marina sabía que la herramienta Aviación Naval era útil, el Estado lo comprobó y la consolidación y especialización de la misma fue una consecuencia directa del empeño y desempeño de la Armada por cumplir eficientemente con su misión esencial y razón de ser – el control del mar – la cual sin una aviación orgánica, no es posible.

La consolidación basada en la capacidad de adaptación al cambio, el cual es permanente en todos los órdenes de

la vida, encontró una unidad sólida con convicciones sólidas la cual en momentos críticos de su existencia debió apelar tanto al liderazgo fuerte y positivo de sus referentes de circunstancias, como a una total devoción y lealtad del personal subalterno, el cual siempre, en todos los momentos de la historia, ha sido superlativo para la existencia de la misma.

El advenimiento del distinto material y tecnologías, la incorporación de helicópteros a partir de 1956 para mejorar las capacidades de rescate en el mar y el ajuste necesario a fin de ser eficiente de acuerdo a las hipótesis y necesidades más realistas es el resultado de una permanente supervisión de las acciones planeadas, del permanente análisis del presente y la proyección a futuro y de la celosa y cuidada forma de operar que la Armada tiene con su equipo material y humano para cumplir con las tareas necesarias en consonancia con su misión.

En la década del 60 se suman nuevas aeronaves antisubmarinas S-2 A “Tracker” junto a aeronaves de patrulla a instrucción bimotor Beechcraft (SNB) C-45 “Navigator” a los que se sumarían otros en años posteriores así como helicópteros Sikorsky H-34.



Avión antisubmarino S-2 A “Tracker”

# Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...  
Calidad siempre**



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

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



La década del 70 merece una atención especial. En esos años, que fueron excepcionalmente delicados para la Armada Nacional en una coyuntura compleja que encontró a la Aviación Naval consolidada institucional y moralmente, producto del desarrollo de casi dos cuartos de siglo, aunque con alguna carencia material producto de la desactivación paulatina de varias aeronaves, se cumplieron todas las tareas y operaciones ordenadas y requeridas por la Armada en momentos críticos para la misma, enfrentando con profesionalismo y disciplina los desafíos que vivió el país en esos años. La integridad definida como la relación LINEAL y FIEL entre lo que se piensa, lo que se dice y lo que se hace, fue un rasgo distintivo marcado por los líderes de aquel momento, los cuales establecieron una postura de inquebrantable resiliencia y sufriendo necesidades y sacrificios de todo tipo, hicieron de la lealtad, el honor y el respeto a los valores más puros, las herramientas de convicción necesarias para establecer que jamás una solución que implicara la deshonra, sería aceptable por la Armada y por ende por la Aviación Naval. No deben olvidarse nombres como el CN Claudinet Bernet, los Capitanes Luis Chiapparro, Arturo Cabrera, Miguel De Souza, Reclus Cavalleri, Eduardo Fazzio, entre otros. Finalizando esa década, la incorporación de 12 aeronaves, 3 C-45 primero en julio y 9 T-28 Fennec el 31 de octubre de 1979, hito sin precedentes que gracias a la colaboración y hermandad incondicional de la Aviación Naval de la Armada de la República Argentina daban el material y preparación necesarios para afrontar los desafíos

futuros y una nueva década que estaba a punto de comenzar.

De esa manera, se pasó por una etapa post Segunda Guerra Mundial en la cual la vigilancia antisubmarina fue una prioridad para la Armada y posteriormente, ya sobre la década del 80, la operativa comenzó a evolucionar, apartando un poco los conceptos tradicionales de guerra aeronaval y enfocándose en la protección de la zona económica exclusiva. Nos especializamos más en la vigilancia y control de la Zona Económica Exclusiva, adaptándose a los nuevos tiempos y reforzando su rol en la salvaguarda de los intereses marítimos del país así como de la vida humana en el mar. La Convención de las NNUU para los derechos del Mar reconocía estas zonas que en la práctica el país aplicaba desde 1969, e implicaba a la Nación, tener un territorio en el mar, equivalente al 70% de su tierra firme. Cambios en la tecnología, en el conocimiento y en el mundo merecieron una adaptación constante y un análisis prospectivo de la situación material y educativa. Aparecen las primeras aeronaves a turbina, un avión de patrulla marítima con la última tecnología en aquel entonces, aeronaves de instrucción que fueron las más modernas del país y un helicóptero biturbina con capacidades de rescate y vuelo en todo tiempo y condición repartían presupuesto junto a la adquisición de otros 3 S-

G "Tracker" que llegarían en 1983.

No debe confundirse, sin embargo, que esta adaptación a los nuevos desafíos signifique una renuncia a los principios de Defensa Nacional de estar preparados, adiestrados y equipados para todo tipo de conflicto en el mar pueda surgir; sin

embargo, la excepcional diversidad de elementos que atentan contra la soberanía en toda la amplitud de su significado, hicieron que la Armada debiera priorizar ciertas tareas de la Aviación Naval por sobre otras y a la adquisición de cierto tipo de aeronaves por sobre otras, o además de, en el caso que nos atañe.

Ese tercer cuarto de siglo, trajo también un avance excepcional de la interoperabilidad con los diversos componentes navales, lo que estructuralmente se ve reflejado con la creación en 1985 del Comando de la Flota bajo el mando de un Oficial Almirante.

La Aviación Naval buscó en ese tiempo consolidar una estructura organizacional y operativa balanceada. Comprendiendo cabalmente que su misión fundamental es contribuir al poder naval, desde donde y de la forma que la Armada la requiere.

La maniobra en el mar no admite prescindir de los ojos vigilantes de sus exploradores, de la defensa compacta ante amenazas inciertas, ni de un puño profundo que pegue antes y primero.

En esa época, la Convención de Jamaica en 1982 hizo que distintas marinas del mundo realizaran grandes esfuerzos para conformar aviaciones navales que provean a sus flotas las herramientas imprescindibles para enfrentar escenarios cada vez más dinámicos y complejos. Nosotros que ya la teníamos, sólo tuvimos que preservarla, cuidarla y actualizarla.

El nuevo siglo trajo también nuevos conceptos de amenazas y la conciencia que hoy en día el escenario más probable no es la guerra sino la crisis, no es el conflicto bilateral sino el multilateral, no

es la acción individual sino la colectiva, no es el uso de la fuerza ilimitada sino la respuesta proporcional. Las nuevas amenazas, el terrorismo, el narcotráfico, la pesca ilegal. La protección de la biodiversidad, del medio ambiente, de los recursos naturales de la vida humana en el mar. Todas tareas de la Armada, para las cuales contó y cuenta con su aviación especializada.

Esta conciencia trajo la búsqueda de concreción de antiguos anhelos. Los nuevos escenarios, no se resuelven con despliegues estáticos sino con movilidad, versatilidad y proyección. Para ello la Armada, que es una fuerza de proyección por excelencia, debía contar con cubiertas y aeronaves aptas para cumplir su misión dentro del concepto del poder naval integral y así durante los últimos 25 años, el material se ha modernizado y especializado; como hito importante, la incorporación del ROU 04 “General Artigas” permitió a la Armada tener su primer buque con capacidad aeronaval de portar helicópteros, afianzando aún más a la aeronáutica naval, esta vez con la capacidad de ala embarcada, realizando además campañas antárticas con helicóptero a bordo, donde debe destacarse que en la primera oportunidad de este tipo, se realiza una operación SAR (Búsqueda y Rescate) con aeronave localizando un grupo de glaciólogos europeos, los cuales se encontraban perdidos y sin comunicaciones en el continente blanco, salvando literalmente sus vidas. Es necesario destacar aquí primeramente la actitud del Gobierno y de la Marina de la República Federativa del Brasil, quien transfirió a nuestra Armada un helicóptero y capacitó a nuestro personal

para operar con él a bordo en esa primera misión.

El reconocimiento en este siglo de la Plataforma Continental hasta las 350 millas náuticas de la costa, un hito que constituye tener un país con más territorio bajo el mar que en tierra firme y esa extensión de más de 200.000 kilómetros cuadrados que toda la Armada debe vigilar, cuidar y defender por ser “el Estado en el mar”. Allí hay recursos de todo tipo que constituyen un patrimonio de la República cuya protección solamente puede realizarse en forma adecuada con un correcto balance entre los buques de la Fuerza de Mar y las Aeronaves de la Aviación Naval para contribuir dentro de una orgánica eficiente y eficaz así como con un personal especializado y dedicado.

En las últimas décadas, el mundo ha seguido transformándose y con él, los desafíos que enfrenta la Aviación Naval demandan una evolución constante en nuestras capacidades.

Se ha respondido con eficiencia, adquiriendo aeronaves polivalentes y desarrollando un alto nivel técnico que le permite operar con autonomía y a un costo optimizado.

Gracias al esfuerzo y compromiso del personal, hemos logrado mantener una de las horas de vuelo más económicas de Sudamérica, sin perder calidad ni eficacia en sus misiones.

La trayectoria y evolución con el devenir de los años nos han convertido en un componente compacto, proporcionado, altamente especializado e imprescindible, siendo eficientes y responsables en el gasto, profesionales en nuestro propio sistema de enseñanza, abnegados y celosos en el mantenimiento y

operativamente eficientes y confiables para la Armada siendo plenamente conscientes del rol contributivo que para la fuerza se cumple.

El presente requiere contar con recursos humanos altamente especializados pero además, con motivación y espíritu creativo; con el mismo compromiso y abnegación que nuestros predecesores, lo cual demanda mayor contacto y sensibilidad con nuestra gente, a fin de conocer sus ideas, sus necesidades y sus impresiones. Han sido y son ellos el pilar fundamental de nuestra institución.

Las innovaciones y desarrollos inteligentes, sencillos y acertados, contribuyeron antes y ahora a resolver problemas tanto materiales como operativos, y se han concretado diversos proyectos, como la construcción y desarrollo de simuladores, radares, sistemas de sensores y de armas, todos probados con éxito en los últimos 10 años, lo que le ha generado ahorros millonarios al Estado, así como perfeccionado el adiestramiento de nuestro personal tanto superior como subalterno.

No es menor y es digno de mención, el apoyo incondicional y permanente del personal tanto superior como subalterno en situación de retiro, el cual representa una fuerza anímica y técnica permanente, estando a la orden de la institución en todo momento, dando ese plus que tienen las unidades centenarias, ese recurso ilimitado de conocimientos y amor a la profesión que contagia y permite resolver problemas de toda índole. Demuestran, en cada momento, que el conocimiento no se ha ido con ellos, el conocimiento está con ellos y a la orden de la Aviación Naval, y así realmente ha sido.

En cuanto al material actual, debe destacarse y agradecer a la Armada de la República de Chile por la cesión de 3 aeronaves en el año 2018, que reforzaron las capacidades de patrulla costera, dando un gran equilibrio al costo – beneficio de ciertas tareas que no requieren aeronaves de mayores desempeños y de superior costo operativo, ha sido preocupación permanente de los mandos el encontrar un equilibrio lógico entre el material y las tareas, ya que el mar plantea una serie de necesidades prácticamente infinitas, y los recursos económicos son, por definición, siempre limitados. La modernización de helicópteros de rescate con la compra de aeronaves AB412 ha encontrado un punto de balance acertado en cuanto operatividad, costos y capacidad de mantenimiento, así como la incorporación de un helicóptero como el Bell 206, para adiestramiento y tareas multi rol secundarias en la costa y el litoral oeste. Habiéndose estudiado la disponibilidad de repuestos y recursos logísticos a nivel mundial para cada modelo, se dispone al día de hoy, de capacidades y logística necesaria para el sostenimiento de los mismos, los modelos ya han sido determinados, y resta para mejorar la operatividad, adquirir unidades iguales hasta tener no menos de 3 de cada una, número mínimo sin el cual no puede garantizarse el tener al menos siempre uno de cada modelo en estado operativo, los 365 días del año. No se está para nada lejos de esa meta y hay excelentes perspectivas en este aspecto, que obviamente deberán concretarse en los años venideros. Como decía el CA Atilio Frigerio, los deseos

vehementes de la Aviación Naval, nunca están satisfechos.

100 años después de su fundación, los motivos por los cuales se crea la Aviación Naval, no sólo siguen vigentes, sino que han aparecido nuevos factores que hacen que la misma sea incluso más necesaria e incuestionable que en sus inicios, lo que pone de manifiesto la visión vanguardista de la Armada Nacional, donde ya a principios del siglo pasado, vislumbraba a la aviación como un elemento importante para el control efectivo del mar.

El presente encuentra a la Aviación Naval con una Base Aeronaval dotada con la infraestructura necesaria para el sostén de la fuerza, material aéreo adecuado para las tareas que impone la actualidad nacional para la Armada y un personal técnico y de base que permite el sostenimiento de todo el sistema.

Los activos intangibles de la aviación naval son aquellos recursos no físicos que aportan valor estratégico, operativo y organizacional a la fuerza, elementos que comprenden, entre otras cosas, los conocimientos humanos, el saber cómo (Know How – experiencia, la propiedad intelectual, los secretos profesionales). Son el resultado de la incorporación de la información, el conocimiento institucional, y las habilidades y capacidades humanas a las distintas actividades producidas por la organización.

- La experiencia de 100 años en la ejecución propia de las tareas.
- Procedimientos y sistemas desarrollados en la institución.
- La formación y capacidad técnica del personal de mantenimiento y operaciones.

- La doctrina operativa en misiones propias de la fuerza desarrollada a través del tiempo.
- El Capital Intelectual.
- El Capital Humano.
- El sentido de pertenencia del personal y su amor a la profesión.
- La historia y el legado de los predecesores.
- El Prestigio, que es la credibilidad y percepción que tienen los demás sobre la calidad del trabajo que se realiza.
- La historia institucional, íntimamente ligada al prestigio.
- La transparencia y cumplimiento de la función dentro de la Armada Nacional.
- La relación con la sociedad a través de su apoyo a la misma en las diversas tareas que ha efectuado a lo largo de su historia en defensa y apoyo a la nación.

## **EN EL FUTURO**

La estrategia de la marina militar continuará adaptándose a los desafíos de un ambiente global dinámico y complejo.

Como parte y extensión imprescindible del poder naval, la Aviación Naval desarrollará y utilizará plataformas, sensores y nuevas armas para resolver las amenazas futuras en tiempos de paz y o de crisis.

El énfasis será puesto en la reducción de los costos, mano de obra y tiempo de desarrollo, mientras que sumará avances tecnológicos para aumentar la seguridad, la automatización y el mejoramiento de áreas tales como mantenimiento,

logística, aprovisionamiento de combustible y armamento.

La Aviación Naval forma parte de la Armada del Futuro donde están bien equipados tanto los buques como las aeronaves. Durante las décadas venideras, nuevas aeronaves en diferentes áreas de misión comenzarán lentamente a sumarse o incluso a sustituir a las más antiguas debido a su envejecimiento y obsolescencia formando un puente hacia el futuro.

Pero el futuro está constituido por la base sólida de nuestro pasado y la planificación certera en el presente, donde la Aviación Naval, continuará contribuyendo al poder naval con la disuasión, proyección hacia el mar y desde el mar, la presencia de avanzada, la seguridad marítima, la respuesta humanitaria ante eventos SAR o desastres naturales, y todo aquello que requiera la Armada y el Estado para el control eficiente del mar.

Desde los inicios mismos de la historia aeronáutica del país, la Aviación Naval, a través de sus 100 años de existencia, evoluciona reflejando las inquietudes de varias generaciones que supieron aunar la vocación con el espíritu de sacrificio que le imponen las tareas asignadas.

La Aviación Naval es importante. Es importante para el país, porque el dominio del entorno marítimo requiere de operar sin demoras sobre el mar con personas altamente capacitadas e idóneas. Es importante porque la capacidad de operar es crítica para el desarrollo eficiente del control y vigilancia de nuestros espacios marítimos y fluviales.-

Es importante para la Armada y para el armónico desarrollo de su flota, la cual sin el vector aeronaval estaría seriamente limitada en su capacidad de operar y sin la cual el control del mar no es posible.-

La creación de la Aviación Naval fue el cambio estructural más grande y dramático en la historia de la Armada.

Sin embargo, desde el inicio, la característica de la Aviación Naval ha sido el trabajo duro, humilde y en silencio. Ese es nuestro mayor elogio, orgullo y defensa.-

Esas herramientas, han forjado nuestras Alas Navales fuertes, confiables y seguras.

Las instituciones centenarias no subsisten por reticencia al cambio, subsisten porque se adaptan al cambio, y porque siguen siendo necesarias a pesar del cambio.

Hoy, al contemplar las Alas de la Armada, relucir con orgullo centenario, sentimos que no solamente ha sido un componente operativo, sino un símbolo de compromiso, resiliencia y abnegación, impulsados por la firme convicción de servir a la Patria y la inquebrantable voluntad y determinación de defenderla.

Esta historia refleja una mirada puesta en el futuro, donde seguirán naciendo “Marinos que Vuelan” cultores de la fe, energía y sentido de Armada de todos aquellos que hemos formado parte de esta historia, y que encontrarán sin hesitación, que cada vez que despegue una aeronave de nuestra histórica base, la República no solamente es más segura, sino que será más próspera y soberana.



En formación de patrulla.



AB 412 HP



B 200 T Patrulla Marítima



AB 355 en Misión Antártica

## EL DIFUSO UMBRAL ENTRE LA HISTORIA Y LA LEYENDA

Por el Contralmirante (R) Hugo VIGLIETTI



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

—Este lugar está maldito —dijo Roberto con voz muy seria.

Hay hechos reales, basados en documentos escritos, en testigos vivos y creíbles, en bitácoras. Hay otros hechos basados en transmisiones orales, en cuentos de lugareños. En voces que el tiempo enmascara y por repetición se convierten en supuestas verdades. Los primeros conforman la historia de una sociedad, los segundos dan pie a leyendas urbanas que no pocos asumen como verídicas. Hay casos donde no hay una línea fija y clara que las separe, sobre todo cuando se habla de personas, de lugares o de construcciones que llaman al misterio apelando a la mística de lo arcano. Ambas, la historia real y la leyenda, muchas veces se solapan y cuesta definir con certeza hasta dónde llega lo verdadero y dónde comienza lo imaginario, lo incomprobable. Los faros entran de lleno en esta discusión sobre mitos y hechos reales. Ellos siempre están rodeados de

un aura de misterioso y mágico atractivo. Difícil encontrar un pintor de marinas que no incluya un faro en su arte. Difícil encontrar un escritor de temas del mar, que no incluya un faro en sus textos. “*Los faros no son sólo piedra, ladrillo, metal y vidrio. Hay una historia humana en cada faro; esa es la historia a contar*”, escribió Elinor DeWire y de eso va este texto, de las historias y leyendas que se esconden tras los faros.

—Jorge ¿vos sabés lo que se dice de este faro? —le preguntó Roberto a su nuevo amigo.

Habían terminado de jugar a la pelota como chicos normales de 10 y 11 años y ahora, al atardecer, caminaban hacia la imponente y alta figura que desde el Cabo Santa María, en La Paloma, irradiaba su destello blanco hacia un horizonte que iba más allá de la vista de los chicos.

—No tengo idea —respondió Jorge, luego de lo cual surgieron varias voces

de los chicos del lugar, queriendo contar la historia. Finalmente, Roberto ganó la pulseada por haber sido quien había hecho la pregunta inicial.

—Vamos a llegar hasta el faro y ahí te la cuento mostrándote cosas para demostrarte que es verdad.

Los demás niños se miraban con ojos de picardía, pensando cuánto color le iba a poner Roberto a la historia. Llegaron al faro, ya con un cielo plomizo que ponía un manto gris a los terrenos y rocas que rodeaban al faro. Sentados entre unas piedras y el pasto, Beto, tal su apodo, comenzó:

—Mirá, este faro tiene 28 metros de altura y una luz blanca que se deja ver 6 segundos y luego se oculta casi un minuto —Jorge tomó el tiempo con el segundo de su reloj y comprobó la veracidad de la información.

—Dicen que el alcance de la luz es superior a las 20 millas o sea más allá de donde llega nuestra vista —terció otro chico.

—Este lugar está maldito y no podés venir acá cuando hay una tormenta —retomó Roberto su relato con mucha seriedad—. El faro es muy viejo, comenzó a construirse en 1872, pero cuando la torre estaba casi por la mitad, un fortísimo temporal de viento y lluvia, más una tormenta eléctrica, azotó la zona. Un rayo tiró abajo la torre matando a 14 de los operarios que trabajaban en su construcción y que se habían refugiado dentro. Solo se salvó el encargado de la obra que estaba en una casita al lado. Y dicen que en las noches de tormenta, se sienten pasos y voces que llaman a ese hombre, que por cierto no retornó a su trabajo en

la torre y nunca más se le volvió a ver en el pueblo.

Por respeto a sus nuevos amigos, Jorge no dijo nada, pero su cara esbozó una sonrisa escéptica que no pasó inadvertida a los chicos.

—No nos creés, vení —dijeron varios casi a coro. Se dirigieron a un lugar situado a unos 100 metros al Oeste del faro del faro y le mostraron:

—Allí los enterraron, allí están los nombres de cada uno, siete albañiles, un carpintero, cinco peones y el hijo de un jardinero. No está el nombre del encargado, ¿viste? Porque fue el que sobrevivió.

Jorge miró impresionado el pequeño cementerio que nunca había visto y que, con el sol ya escondido, tenía un aspecto lúgubre y sereno. Hasta las olas que rompían más al sur en las rocas, parecían haber silenciado su rompiente. Una escultura, lápidas y una base con dos dedicatorias: “*A la memoria de las víctimas de la catástrofe del 17 de mayo de 1872, dedican este recuerdo los hermanos Pini*”, decía una de ellas y “*El Servicio de Iluminación y Balizamiento de la Armada en homenaje a los artesanos y operarios que perecieron en la tragedia ocurrida en el faro Cabo Santa María en 1872*”, decía la otra.

—Te sigo contando —retomó Roberto— para que veas por qué está maldito este lugar. En 1868 naufragó entre estas rocas un buque de nombre “Lise Amelie”, un bergantín francés que traía cientos de inmigrantes a Uruguay. Murieron casi todos y como había de muchos países, el suceso tuvo trascendencia mundial. Por eso se mandó construir nuevamente el

faro, a otra Empresa, el encargado era un ingeniero de apellido Cerrutti y los dos constructores más importantes eran los hermanos Ciro y Primitivo Pini. Ciro se convirtió luego en el primer farero. Por eso la primera placa que ves ahí y años más tarde, cuando la concesión terminó, pasó al Estado y por eso la segunda placa.

—¿Cómo sabés todo eso? —preguntó Jorge, que miraba el lugar y a su amigo con otro respeto

—Mi padre tiene un montón de publicaciones de la “Revista Histórica Rochense” —respondió Beto— yo podría trabajar de guía turístico aquí.

—Sí, pero los días de tormenta no vendrías al faro —dijo alguien y todos rieron.

Esa noche mientras cenaban, Jorge le contó a sus padres la charla que había tenido con sus amigos. Su padre, Oficial de la Armada con mucha cubierta bajo sus pies (llegaría a ser Comandante de cuatro buques), sonriendo le dijo:

—A ver, vamos por partes. Lo que te contaron del naufragio y del faro es cierto. No recuerdo si fueron exactamente en esas fechas, pero la necesidad del faro se hizo imperiosa con ese tremendo naufragio. También es cierto el derrumbe de la primera torre, cuando estaban por la mitad de su construcción y en efecto allí están enterrados los que murieron en ese accidente. Todo eso es historia y está documentado. Ahora, lo de los pasos y las voces llamando al sobreviviente en las noches de tormenta, es una leyenda urbana. Fijate que si no, allí no viviría ningún farero.

Jorge asintió diciendo que pensaba lo mismo. Lejos, muy lejos estaba

de imaginar que un día todos los faros, balizas, boyas y demás ayudas a la navegación de la República dependerían directamente de él. Y que debería prestar especial atención a la salud mental de algunos de sus fareros, sobre todo a los que estaban aislados en islas.

En el mundo hay faros icónicos. Algunos resaltan por su posición geográfica, otros por su historia, otros también por leyendas anexas. Todos sin excepción comparten dos aspectos: la importancia para el navegante y la invitación al misterio, a contemplarlo en noches de luna llena, de nieblas, de tormentas, a imaginar a su alrededor las furias desatadas de la naturaleza y de lo esotérico. Se estima que hay más de 20.000 faros en el mundo, número que puede aumentar significativamente si se incluye como faros, otras ayudas a la navegación iluminadas. Según el Record World Guinness el país con más faros construidos es Estados Unidos de América, quien en 1910 llegó a tener 1.500 faros funcionando. La evolución en el tiempo no solo ha sido en cantidad de faros, sino también en las condiciones de habitabilidad. Desde los viejos faros atendidos por solo un farero, hasta otros con tripulaciones de dos y tres hombres. En muchos casos el farero tiene alojamiento para su familia y en otros, se han creado alojamientos alrededor con fines turísticos. En Europa, otro lugar con importante número de faros, se ha creado una verdadera industria turística alrededor de los faros. Allí, por ejemplo, se puede conseguir alojamiento en faros de España, Francia, Reino Unido, Países Bajos, Países Bálticos y varios más, por precios que varían entre los

200 y los 900 euros la noche. También se pueden contratar tours que incluyen alojamientos en diversos faros, donde seguramente guías hábiles hablarán de amaneceres y atardeceres espectaculares, y también de posibles ruidos de cadenas o gritos nocturnos, fundamentalmente en lugares donde abundan las leyendas y el misticismo, como el País Vasco y Escocia. Hay faros levantados sobre playas, sobre rocas, sobre acantilados, sobre arrecifes, sobre islas o islotes, cada uno con su atractivo natural. Así como hay faros dentro de circuitos turísticos, hay otros de muy difícil acceso. El tema turístico fue intentado en nuestra región por países como Argentina y Chile, pero en ambos casos sin éxito. Evidentemente eso no es para nuestras latitudes.

Un ejemplo de este último tipo de faros, de difícil acceso, es **el Faro de la Jument** situado en Bretaña, Francia. Desde el siglo XIX, se consideró la necesidad de ubicarlo en un arrecife mar adentro, pero se estimaba que las técnicas de construcción de la época no permitirían su construcción en un lugar ciertamente reducido y muy expuesto a la fuerza de las tormentas. Un informe de la Marina Francesa de 1904 estimó que 20.000 buques habían navegado esas aguas y que 31 habían naufragado entre 1888 y 1904, con numerosas pérdidas de vidas, como por ejemplo el buque de pasajeros británico Drummond-Castle, en el que 243 personas murieron y solo 3 pudieron ser rescatadas. Ese año, se aprobó la construcción, pero el mar belicoso de la zona solo permitía trabajar en tiempos de verano, quedando listo el faro recién en 1911. Dejo al

lector un link donde visualizar una maniobra de relevo en el faro <https://www.dailymotion.com/video/x28x8mr>. Treinando el profesionalismo y valentía de los involucrados. Bretaña se caracteriza por enormes cambios de mareas, como la que aísla el Mont Saint-Michel y por mares muy hostiles con olas de envergadura. En el citado enlace se puede ver la forma como una lancha de tráfico con un patrón muy diestro, maniobra con ambas hélices para acercar y alejar la lancha del faro, cuidando las olas y las distancias a las rocas y al basamento del faro, mientras la tripulación mediante cabos, guinche y cable izan un hombre y las provisiones a la base del faro, a unos 10 metros sobre el nivel del mar, bajando luego el farero saliente por efecto de la gravedad. Todo en medio de olas de 3 y 4 metros y fuertes corrientes. Maniobras sumamente arriesgadas tanto para los tripulantes de la lancha como los fareros. No todo es contemplar amaneceres para ellos.

Pasemos al aspecto de leyendas y tragedias sobre faros. Internet ofrece decenas de páginas con leyendas de todo tipo en los más diversos lugares. Tomaré solo algunas que, por estar documentadas, merecen contarse. **El Faro de Tevennec**, situado en la parte más occidental de la Bretaña francesa, en un islote rocoso a unas 10 millas de la costa, cubre junto con otro faro (La Vieille) el paso del Raz de Sein, un lugar de aguas peligrosas por bajos fondos y rocas en y bajo superficie. En las Guerras Napoleónicas, parte de la fuerza francesa naufragó en ese lugar con un balance de cientos de muertos. Hoy es una zona de mucho tránsito marítimo,

pues es prácticamente donde confluye el Canal de la Mancha con el Mar Céltico. El faro en cuestión fue categorizado por el gobierno francés como un faro de 4ª categoría, por lo cual requería un solo farero. El primero de ellos cuando se inauguró el faro, se llamaba Henri Guezennec y al poco tiempo enloqueció asegurando que voces fantasmales exigían su salida de la isla. El Estado francés envió otro farero de apellido Minou, que sufrió el mismo destino, volviéndose loco por supuestas voces. El faro recibió el sobrenombre de “Faro del Infierno” y según leyendas locales, en la isla habitaba Ankou, una criatura mitológica que simbolizaba la muerte y se alimentaba de las almas de quienes naufragaban y morían en esas aguas. El gobierno francés decidió entonces enviar dos fareros juntos, pero el problema no se solucionaba y los voluntarios para ir a ese faro escaseaban. Decidieron probar con parejas casadas para cuidar el faro. Paralelamente y en forma extraoficial se hicieron exorcismos y se tallaron cruces en algunas rocas. Se produjeron algunas muertes inexplicables. El gobierno francés adoptó otro enfoque y permitió que el siguiente farero residiera en la isla con su familia. Está documentado también que una tormenta destruyó una parte del faro mientras la esposa del farero estaba de parto. Quienes creían en la leyenda veían justificados sus temores. Afortunadamente, la valiente familia, de apellido Quéméré, no sufrió ningún percance y los problemas se acabaron. Hoy el faro está automatizado y por lo tanto nadie habita la isla.

Escocia, como dijimos, tierra de leyendas, tiene un pequeño archipiélago

ubicado en su costa noroccidental formado por las llamadas islas Flannan, un conjunto de islas pequeñas y afloramientos rocosos, a unas 10 millas de otras islas más grandes y habitadas. El tráfico y el peligro de esos islotes decidieron al Reino Unido a construir un faro en la isla Eilean Mò. Pero desde ese momento, los lugareños advirtieron sobre fenómenos paranormales o leyendas urbanas sobre esa isla en particular. De hecho, cuando los pastores llevaban sus ovejas a pastar, en esa isla jamás se quedaban por la noche. Construido el faro y bautizado como **El Faro de las Islas Flannan**, allá fueron tres fareros experimentados, James Ducat, Thomas Marshall y Donald McArthur, a quienes les tocó el turno de Navidad. No tenían comunicaciones más allá de un sistema de banderas que solo se veían con buen tiempo. El sistema diseñado era que cada tres semanas iba un buque a llevarles provisiones y relevaba un farero, con lo cual supuestamente en 9 semanas, cada uno habría tenido 3 de descanso. Habría... El 13 de diciembre la embarcación S.S. Archtor proveniente de los Estados Unidos, divisó el faro apagado y cuando 4 días más tarde llegó a puerto avisó a su compañía armadora (Cosmopolitan Line Steamers) para que a su vez avisaran a Northern Lighthouse Board, el organismo encargado de los faros escoceses. No obstante una posterior investigación concluiría que ese mensaje se perdió y nunca llegó a destino. Paralelamente la embarcación que debía ir con provisiones y el primer farero de relevo, Joseph Moore, el 20 de diciembre, se retrasó por una serie de temporales que azotaron

la zona. Cuando finalmente arribó a la isla el capitán James Harvie y el farero entrante comenzaron a ver indicios de algo raro... nadie se acercó a recibirlos, lo cual les dificultó la maniobra, no estaba izada la bandera de bienvenida, algo de estilo... Al comenzar a caminar por la isla vieron algunos estragos hechos por las tormentas, pero la mayor impresión fue al llegar al faro. La puerta estaba cerrada por dentro. Cuando por fin lograron entrar, todo el interior estaba en perfecto orden, la mesa puesta para comer los tres fareros y la comida a medio consumir, todo intacto sin ningún rastro de violencia. Asombrado el Capitán designó 4 hombres de su tripulación para hacer una búsqueda masiva en la isla y encontraron más cosas sorprendentes. La ropa de lluvia y de abrigo de los fareros estaba en su lugar. Las camas hechas. Los relojes extrañamente se habían detenido a la misma hora. Los registros señalaron anotaciones contradictorias, el 15 de diciembre cuando el buque estadounidense descubrió el faro apagado, los registros de mantenimiento señalan que los trabajos se habían hecho ese día y estaba todo normal. Se encontró un diario escrito por Thomas Marshall, cuya última anotación era del 13 de diciembre, días antes de las desapariciones, donde decía que McArthur, justamente el farero más experimentado, había llorado mucho y los tres oraron. También escribió que ese día había una fuerte tormenta y sin embargo los registros meteorológicos comprobaron lo contrario. Lo cierto es que de Ducat, Marshall y McArthur nunca más se supo nada. Este misterio, dio pie a la producción de

una recomendable película, que Netflix puso en su catálogo en 2018 y tuvo un éxito arrollador. Protagonizada nada menos que por Gerald Butler como uno de los fareros, la película explora una teoría de terror psicológico y asesinatos, ficción obviamente. Desafortunadamente el 13 de febrero de este año, cuando la Revista está por entrar a imprenta, Netflix la quitará de su catálogo luego de 6 años. Su nombre varió según el país, en los países de habla inglesa se conoció como "Vanishing" (desaparecido) o "Keepers" (guardianes). En nuestro país se llamó "El Misterio del Faro". Lo cierto es que más allá de esas desapariciones, se habló de fantasmas, voces y fenómenos paranormales por lo cual Escocia tuvo serios problemas para encontrar voluntarios para ese faro, hasta que fue finalmente automatizado en la década del 70. No se permiten visitas a la isla y los únicos que concurren periódicamente son personal de mantenimiento... durante el día...

En cambio, hay otros faros unidos a tragedias y leyendas, donde no solo se permite la visita, sino que se alimentan las fábulas y se fomenta su turismo. Tal es el caso del **Faro de San Agustín**, situado en la isla de Anastasia, en la costa de Florida, frente al Puerto de San Agustín y a unos 50 kms al sur de Jacksonville, EE.UU. Es un faro muy antiguo que data del siglo XIX y desde ese entonces estuvo unido a varias muertes trágicas. Varias de esas muertes fueron registradas como accidentes, otras por enfermedades, pero al alto número de fallecimientos, se une la desaparición de tres niñas, que se supone se ahogaron. Pese a denodadas búsquedas, sus cuerpos nunca

aparecieron. Dentro de los ruidos extraños que se escuchan, los más comunes parecían ser risas infantiles. Estudiosos de los fenómenos paranormales se apersonaron en el lugar y existen versiones encontradas, por un lado, uno de los investigadores, Joe Nickell, concluyó que no había pruebas de que el faro estuviese embrujado, como señalaban los lugareños. Según él los supuestos ruidos o sonidos tenebrosos que provenían de la torre, tenían explicaciones mundanas, como las gaviotas o el viento. No obstante, por otro lado, existe un registro fotográfico de una sombra humana en lo alto del faro, que nunca pudo recibir una explicación racional. Desde ese lugar, en lo alto del faro, se divisa una de las panorámicas más espectaculares de la costa de Florida y también del puerto, que cabe acotar, es el más antiguo de Estados Unidos. Quizás por eso la zona es rica en leyendas... y en casualidades... Cuando el faro se automatizó y la casa del farero fue vendida, al poco tiempo un incendio acabó con las instalaciones. Supuestamente un pirómano que nunca fue descubierto. El faro fue incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos en 1981. Las instalaciones fueron restauradas y hoy funciona en forma muy activa, un museo que pretende guardar y conservar todo el patrimonio que se ha ido encontrando de diferentes y antiguos naufragios, con el objetivo de preservar la historia marítima local, mantener viva la historia del puerto y entusiasmar a los jóvenes con las ciencias marinas. Por las historias de fantasmas y ruidos extraños, el faro ha aparecido en EE.UU. en episodios de la serie de televisión de Syfy

Ghost Hunters, en el programa de televisión paranormal My Ghost Story y en la serie de televisión paranormal Most Terrifying Places in America. Lo cierto es que, o bien por la actividad del Museo o bien por las leyendas tenebrosas, al faro lo visitan anualmente más de 200.000 personas y en Halloween hay que reservar con mucha anticipación...

Volviendo a nuestras latitudes y a nuestro protagonista, Jorge creció y siguió las aguas de su padre. Ingresó a la Escuela Naval y se graduó como Oficial del Cuerpo General. En la Armada, excepto en el primer año de Guardiamarina que siempre todos lo pasan embarcados, luego juegan factores aleatorios que van llevando el destino de cada uno. Salvo algún período en que se permitía al oficial joven expresar a qué unidades le gustaría ser asignado, en la inmensa generalidad de los casos, es el azar que lleva a un Guardiamarina o a un Alférez de Fragata a determinada unidad. Esto, que parece insignificante a esa altura de la carrera, con un oficial cargado de sueños y con todo el futuro por delante, ha cobrado en algunos casos, una importancia y una incidencia poco creíble, cuando en la actualidad, se juzga a oficiales por el mero hecho de haber estado en determinada unidad en determinado momento. Avatares de la vida y del destino que a veces en forma caprichosa muestra su cara injusta. Pero retomando el hilo de nuestra historia, cuando el oficial va creciendo en la carrera, allí sí, tiene mayor incidencia en poder optar por un destino en tierra, en determinada especialización o pretender seguir embarcado en unidades flotantes. Tal fue el caso de Jorge,

que llegó a navegar en 10 buques diferentes. En uno de ellos, el “Vanguardia”, noble buque que cumpliera numerosas misiones a la Antártida, hasta que su antigüedad le impidió continuar con esas navegaciones de peligro, Jorge efectuó justamente un viaje a nuestra Base Científica Antártica Artigas.

Allí pasó cerca de un faro con mucha historia, el llamado “**Faro del fin del mundo**”, un faro que fuera immortalizado por Julio Verne en el famoso libro homónimo. El afamado autor, basó su libro en registros históricos reales, tales como la ubicación del faro y la existencia de corsarios en el siglo XIX y también en leyendas de bahías inexistentes y piratas de ficción. En Ushuaia, la ciudad más austral del continente, varias leyendas urbanas rodean la historia del faro, ya que, ubicado en un lugar lóbrego e inhóspito, como es la Isla de los Estados, albergó también durante un tiempo una cárcel. La cárcel sufrió luego dos traslados, aunque poco mejoró en sus condiciones inhumanas para los presos. En Ushuaia, convertida en Museo, se puede visitar y realmente impactan sus celdas estrechas y lo siniestro del lugar. Obvio que, si alguien se escapaba, la naturaleza en forma de frío glacial, se cobraría su vida. Volviendo al faro, en realidad su nombre era “**San Juan de Salvamento**” y está situado al noreste de la isla de los Estados, provincia de Tierra del Fuego. Es el faro más antiguo de la República Argentina y fue el primero en levantarse en cercanía a las aguas australes, aguas muy hostiles. El error fue que se construyó sobre un promontorio rocoso, demasiado al Este de la isla y entonces

muchos buques buscando su luz naufragaban por las rocas que afloran al Oeste de la Isla. Se levantó entonces otro faro, llamado **Año Nuevo**, más hacia el Oeste, quedando en desuso el faro original de San Juan de Salvamento. No obstante, entre la fama de Julio Verne y las leyendas del faro original, se decidió reconstruir una réplica que hoy se encuentra instalada en el mismo lugar del original. Para ello se contó con el apoyo de las autoridades de Tierra de Fuego y Ushuaia, de la Armada Argentina, del gobierno francés, de varias empresas privadas y de los ayuntamientos franceses de Nantes (ciudad natal de Julio Verne) y de La Rochelle. Las leyendas abundan, pero la de mayor peso, es la de una pareja de fareros, donde uno debió ser llevado al continente por problemas de salud, quedando el otro solo en el faro. Los días de tormenta se sucedieron de forma anormalmente larga y el farero no pudo ser ni relevado ni reaprovisionado durante meses. Aparentemente se volvió loco por la soledad y cuando llegó el relevo, había desaparecido. El área alrededor de la Isla de los Estados y el faro de San Juan de Salvamento ha registrado decenas de naufragios, muchos de ellos sin dejar rastro. Algunos marineros hablaban de luces extrañas en las noches de temporal y de niebla. Una vez más, el libro de Julio Verne con historias reales y con leyendas. Una vez más, otro farero que desaparece y nunca se encuentra su cuerpo. Las excursiones que salen de Ushuaia al faro, al igual que Verne, mezclan leyendas con hechos registrados. Una vez más ¿dónde está la línea que separa lo real de lo ficticio?

Llegado el “Vanguardia” a la Antártida, Jorge vivió la maravillosa experiencia de convivir con la naturaleza en estado puro. Lugares donde se escucha el silencio y las montañas nevadas que desembocan en glaciares multicolores al mar, enamoran a los felices privilegiados que pueden contemplarlos. La Base consta de un edificio de dos pisos, básicamente de alojamientos, un aula y la sala de radio, junto a otras construcciones, algunas basadas en contenedores. En tiempos de tormentas fuertes y nieblas las diversas instalaciones se unen por cabos de los cuales uno debe ir agarrándose, para llegar a su lugar de destino. Existe un lugar clave que es el comedor y estar, donde terminadas las jornadas de trabajo, la gente se reúne a cenar y luego se forman grupos naturales de charlas. Esas noches en la Base dan pie a conversaciones de todo tipo. Justamente, estando Jorge en la Base, se dio una de esas tormentas feroces que se hacen respetar. Terminada la cena, una persona de carácter extrovertido deslizó un tema apropiado para la naturaleza desmadrada en el exterior. Se trataba del Suboficial de Segunda Julio Balao, que había sido farero años atrás y halló el momento oportuno para contar sus vivencias. Hombre experimentado y de hablar fluido, lo hizo por cierto con una particular cuota de misterio, hablando primero de historias de otros faros. Poco a poco los grupos fueron confluyendo a su alrededor.

—Linda noche para esas historias, pero contate algo de los faros nuestros —le pide alguien del grupo.

—Querés de los nuestros, les voy a contar algunas historias, aclarando primero que yo estuve en dos faros destinado y no viví nada raro, más allá del sentimiento de soledad que a veces te abrumba, aunque estés acompañado por otro farero, sobre todo, si es en una isla y vivís tormentas como las de hoy. Te metés adentro, pero sentís que afuera el viento y las olas rugen, las ventanas vibran... son sensaciones que no todos llevan bien. En el **Faro de la Isla de Lobos**, que aprovecho para contarles, tiene una altura de 66 metros y alumbra con un destello blanco con 5 segundos de luz, 5 de eclipse —Julio se dio cuenta del interés que estaba despertando en su improvisada audiencia y sintió la necesidad de ser instructivo también, gracias a su buena memoria—. Resulta que, al parecer, por lo menos quedó registrado en la bitácora del faro, era un equipo de 5 fareros y uno de ellos salió al exterior a efectuar un control. Este farero vio que algo se estabilizaba arriba del faro, dejándolo a oscuras. Inmediatamente corrió a buscar su arma de reglamento pues vio a unas criaturas descendiendo del aparato. “Quietos”, les gritó llevando una bala a la recámara de su pistola y apuntándoles. Lo que sucedió después fue muy extraño, el Cabo quedó paralizado y sintió como unas voces interiores o telepáticas que le decían que no le iban a hacer daño. El farero estaba aterrizado y quiso avisar a sus compañeros, pero no se podía mover. La situación se prolongó poco más de un minuto, hasta que las tres criaturas volvieron a subir a su nave o lo que fuere, que en segundos desapareció volando bajo con un

zumbido suave. Allí el farero recobró movilidad y corrió a llamar a sus compañeros, quienes salieron, pero ya no vieron nada.

Se vieron algunas sonrisas condescendientes y escépticas, entre ellas la de Jorge, por lo cual Balao creyó oportuno reafirmar la historia con hechos.

—Miren, el registro de novedades de un faro, es algo muy serio y ese hecho quedó asentado, fue en el año 1972. Muchos de ustedes conocen al Coronel (Nav.) Bernabé Gadea, gran pionero antártico, que estuvo varias veces en esta Base. Tiempo después, estando él en una unidad especial que tiene la Fuerza Aérea Uruguaya, que investiga avistamientos extraños, vino a hablar con los fareros. Según sus comentarios, ese evento más otro ocurrido en la Estancia la Aurora y un evento en Treinta y Tres, fueron hasta la década del 90, los considerados como más creíbles e imposibles de explicar —ya no hubo tantas sonrisas—. Pero hay más, desde las viviendas del faro y hacia el Oeste, a unos 200 metros y sobre una piedra, bien visible desde el mar, había una cruz de madera hecha sin ninguna inscripción y con un recipiente abajo. Dicen y esto sí, no lo pude comprobar, que a principios de siglo, porque el faro es de 1905, un farero vivía allí con su familia y según parece durante un temporal se enfermó la hija del farero y no pudieron trasladarla a Punta del Este, falleciendo en la Isla. Bajo las piedras donde estaba la cruz estaría sepultada.

Estuvo bien Balao argumentando en defensa del suceso. Pero hubo más, mucho más sobre este tema que él no supo. El caso ocurrió la noche del 28 de

octubre de 1972 a la hora 22:10. Esa noche, después de cenar, el Cabo de Primera J.F. (si bien su nombre trascendió en la prensa de la época, opto por llamarlo por sus iniciales, al igual que hace la Fuerza Aérea en sus registros, por respeto a que es una persona ya fallecida y a su familia, pues según una carta de su hijo a la prensa, no la pasaron bien después del hecho), se dirigió a revisar los motores generadores de corriente del faro. La noche estaba estrellada, sin luna y no había casi viento. Pero cuando miró para el faro, pudo ver posado en la azotea que lo rodea, a un objeto de color cobre que no supo lo que era. Tenía aproximadamente 2 m. de altura y 3 m. de largo. En la parte media del objeto pudo ver como un anillo de luces de distintos colores que prendían y apagaban. Cuando días más tarde el equipo de fareros fue relevado, el Cabo informó a sus superiores lo que vio. Se le hicieron pericias psicológicas y análisis y todo dio absolutamente normal. Sus compañeros y superiores, lo definieron como un buen tripulante, incapaz de mentir o de fabular. Con permiso de la Armada fue entrevistado por el C.I.O.V.I. Centro de Investigación de Objetos Voladores Inidentificados, una organización privada integrada por civiles, que en aquellos años estudiaba los sucesos extraños que pudieran ocurrir en Uruguay. Allí le realizaron estudios psicológicos de 9 horas de duración, incluyendo varios tests: Raven, Bender, Roschard y también los resultados fueron normales. En 1978 otro miembro del CIOVI, Germán Vázquez, escribía un informe donde señalaba que “Se cumplieron todas las instancias necesarias

de la investigación. Se mantuvieron numerosas entrevistas con el testigo, con sus compañeros de aquella noche de octubre de 1972, con sus superiores. Se concurrió al lugar de la observación para realizar las mediciones correspondientes, acompañados por el propio cabo J.F. El caso presenta características que se ven abundantemente confirmadas por antecedentes que el testigo no podía conocer. En virtud de ello, si bien el CIOVI no puede afirmar categóricamente que hubo un OVNI en la Isla de Lobos el 28 de octubre de 1972, “existe un alto grado de posibilidad de que ello realmente haya ocurrido”. En 1979, siguiendo los pasos de otros organismos oficiales en el mundo, por ejemplo, el famoso proyecto Libro Azul de la Fuerza Aérea Estadounidense, la Fuerza Aérea Uruguaya, creó un departamento, llamado CRIDOVNI (Comisión Receptora e Investigadora de Denuncias de OVNI). Esta Comisión se creó con el objetivo de complementar las tareas del Control de Tránsito Aéreo, debido a las reiteradas denuncias por parte de la población de nuestro país en distintas localidades del país sobre avistamientos. La CIOVI cedió sus registros al novel y formal departamento y ellos también estudiaron la situación. La historia no pasaba exclusivamente por la versión de una persona, sino que a J.F. le habían salido “unas manchas rojas, como de quemaduras en todo su perfil derecho, en brazos, tórax y piernas, ya que él era diestro y cuando apuntó con su pistola estaba de costado, no de frente”. No quiso tratárselos en el Hospital Militar, pues como señaló el hijo en la referida nota de prensa, ya había pasado

por un calvario de análisis, tratamientos, interrogatorios y estaba hartado del tema. Poco después fallecería, pero toda la información, quedó registrada en el Expediente N° 112 en la CRIDOVNI y el suceso registrado como inexplicable. El libro Azul en EE.UU. por ejemplo, en primera instancia, había categorizado el 78% de los casos que estudió como fraudes o fenómenos normales mal interpretados y 22% de los casos como inexplicables. Luego se desataron muchas polémicas al respecto, cuando cambiaron personas y criterios y los fenómenos inexplicables bajaron mucho. Carlos Ferguson, primer asesor de la Fuerza Aérea Argentina (2011 a 2017) en Ufología, escribió un completo informe sobre este caso, apoyando la imposibilidad de descartarlo e incluyendo estudios del Dr. Willy Smith, graduado como Doctor en Física de la Universidad de Michigan y quien, a finales de 1983, iniciara, junto con el Dr. Hynek, el Proyecto Unicat, concebido inicialmente como una base de datos de alta calidad, sobre los casos de OVNI. A través de sus contactos internacionales, y su trabajo con la base de datos Unicat, Smith adquirió un profundo conocimiento de la ufología en los Estados Unidos y su trabajo fue reconocido internacionalmente. Ferguson relata que visitó al Dr. Willy Smith en Miami, en diciembre de 2000 y le comentó los detalles de este caso y la investigación que venía realizando. También escribe que J.F. fue citado para una reunión con dos miembros del personal de la Embajada de Estados Unidos, aunque nunca habló con ellos, sino a través de un interlocutor. En nuestro país, la CRIDOVNI, en

su Caso 112 lo clasificó, como “un suceso no convencional, con un alto índice de extrañeza”. Años antes la CIOVI, siguiendo las normas internacionales de la época, categorizaron el hecho como posible avistamiento Tipo 3 (encuentros cercanos de tercer tipo). De hecho, la descripción de la nave que hizo J.F. fue muy similar a la de la película que todos con seguridad recordamos. Pero tengamos presente un detalle no menor: el avistamiento en la Isla de Lobos fue en 1972 y la película se estrenó en 1977... Volvamos a nuestro locuaz protagonista.

—Les cuento del **Faro de Cabo Polonio**, una torre de 40 metros de altura y destello blanco cada 12 segundos. Ese faro no está en una isla, pero también está bastante aislado de la civilización. Seguro todos conocen al Cabo. Hay una web: [portaldelcabo.com.uy](http://portaldelcabo.com.uy) que está buena y registra una leyenda de final feliz. Cuenta la historia que un farero que vivía junto a su mujer embarazada, tuvo que salir en busca de una partera, ni más ni menos que a la ciudad de Rocha. No obstante, las inclemencias del tiempo hicieron que el viaje se retrasara una semana. Esto pasó hace mucho y no había las 4 x 4, ni las comunicaciones que hay ahora. Ante tal situación, no solo que la mujer tuvo que realizar sola las labores de parto, sino que también, consciente de la importancia de su tarea, subía diariamente a encender la luz del faro. Finalmente tuvo un parto sano, la guapa mujer. Pero ahora les voy a contar otra leyenda confirmada por varios, aunque con variantes por el paso del tiempo, también con una mujer de protagonista, pero que no tuvo un final feliz.

Afuera la tormenta seguía haciéndose sentir y alguien dijo:

—Por favor que no haya apagón ahora —todos rieron y Balao encantado siguió poniendo su mejor voz de intriga.

—Esta leyenda tiene incluso título: “La mujer gaviota” y es de las más contadas en Cabo Polonio. Según se cuenta la mujer gaviota era una chica muy bonita que deambulaba entre Cabo Polonio y Valizas. La causa de sus caminatas sería un joven del que se enamoró al pie del faro y el mozo se fue o murió. Hay varias versiones. Siendo farero allí, tuve cierta amistad con un capataz de ILPE (Instalaciones Loberas y Pesqueras del Estado), que tenía sus instalaciones cerca del faro y le pregunté qué tan real era esta historia y me la confirmó como absolutamente real. Él la había visto, ya perdida su belleza, caminando entre Valizas y Polonio, yendo siempre hasta el Faro a buscar a su hombre. Así que amigos, si caminando por la zona ven a una mujer muy delgada, cabello ceniza, vestimenta descuidada, así me la describieron, sepan que es la mujer gaviota y por las dudas no se acerquen mucho.

—Yo voy seguido al Cabo, me encanta, la voy a buscar —dijo una joven científica.

—Y ahora les voy a contar sobre el Faro de la Paloma, donde murieron 14 hombres en su construcción y hay un 15° que desapareció y nunca más se supo de él.

Jorge recordaba esa historia, ya era tarde, al día siguiente comenzaría temprano y él como Oficial Navegante del “Vanguardia” tenía otras preocupaciones diferentes a los faros, por lo cual

consideró mejor abandonar la charla, y discretamente se retiró. Pensó no obstante que toda historia deja experiencias para algún día... Algún día es mucho tiempo se dice, pero a veces la realidad es caprichosa y llega ese día.

En efecto, el tiempo pasó, Jorge llegó a ejercer tres Comandos de buques, pero al alcanzar la jerarquía de Capitán de Navío los destinos embarcados son pocos. Tocó tierra y fue designado a un puesto muy significativo, como Jefe del Servicio de Iluminación y Balizamiento de la Armada, SERBA. Había llegado el momento de reencontrarse con los faros y sus historias. Poca gente conoce la importancia de este servicio. De él dependen no solo los faros, sino las balizas, las boyas y por ende el mantenimiento claro de las rutas marítimas del país, tanto de la costa Oceánica del Territorio Nacional, como del Río de la Plata, Río Uruguay y aquellas otras vías fluviales que fueran navegables, y por cierto los accesos a los puertos, incluyendo nuestra Base en la Antártida. Algo por tanto ligado intrínsecamente a la economía de un país, que tiene en el comercio marítimo las principales vías de comunicación para la entrada y salida de todo tipo de mercaderías, materiales y por supuesto el turismo. Cada boya, cada baliza, tiene su importancia y de su encendido o no, de su correcta posición o su corrimiento, pueden depender varaduras, naufragios, pérdidas de vida y siniestros que podrían ocasionar impactos negativos en el medio ambiente. Si bien requieren controles y mantenimientos, funcionan solas. Con los faros, en cambio, cuya importancia es mayúscula

para las navegaciones de los buques, sucede algo distinto. En nuestro país aún no están automatizados. Funcionan en base a un farero, a un equipo de fareros, o a un farero acompañado de su familia. Todo depende de la posición, el grado de aislamiento y el mayor o menor peligro que entrañe su ubicación. Desde Oficial joven, Jorge había aprendido la regla del 4,3,2,1 de Oeste a Este... 4 destellos **la Panela**, 3 destellos el **Faro del Cerro**, 2 el de **Punta Brava** y 1 todos los que siguen hacia el Este, todos blancos pues no se confunden con la costa. El de Punta Brava en cambio, por ser de altura baja y posibilidad de confusión con el entorno costero, siguiendo las normas internacionales, alterna un destello rojo con uno blanco. Igualmente pese a ser los demás faros de destellos blancos, se diferencian por su frecuencia y tiempo de encendido de forma tal de dar certeza al navegante sobre la identificación del faro. 10 de los 12 faros de Uruguay, han sido declarados Patrimonio Nacional. **El Faro del Cerro** fue construido en 1802, 9 años antes que la Fortaleza. Fue el primero del Río de la Plata y de los primeros en el continente. En esos más de 200 años solamente dos veces dejó de operar. En 1836 por causa de un rayo y en 1842 durante la Guerra Grande fue dañado por fuego de artillería. **El Faro del Cabo Santa María** en La Paloma, que tanto impresionaba a aquellos chicos, cumplió 150 años el 1° de septiembre del año pasado y más allá de los festejos locales, fue citado en la sección de novedades de faros de la publicación de la IALA (Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y

Autoridades de Faros). Durante años, los ojos de Jorge habían tomado cientos de marcaciones a esos faros. Ahora estaba a cargo de ellos y su tarea sería asegurar que otros ojos pudieran seguir rutas seguras en nuestras aguas.

Los años de experiencia, desde su lejana infancia, hasta las mil y una charlas sobre faros, le permitían tener un conocimiento claro del tema, pero su sentido de responsabilidad le llevó a leer más y más. La mayoría de los faros fueron construidos entre los siglos XIX y XX. El faro más antiguo del mundo en pie, es la “**Torre de Hércules**” ubicado en una colina de la gallega ciudad de la Coruña. Está declarado patrimonio histórico de la humanidad y es de origen romano. EE.UU. sigue siendo el país con mayor cantidad de faros del mundo, la gran mayoría ya automatizados. El **Faro de Creach**, cerca de Brest, Francia, es el más luminoso del mundo, llegando su luz hasta 30 millas. Rusia tiene más de 100 faros en funcionamiento por encima del Círculo Polar Ártico, funcionando todos con energía nuclear, obviamente por la dificultad de acceso. Pero más allá de todo, la preocupación principal del nuevo Jefe, como buen profesional del mando, fue el factor humano, su personal. No quería que ocurriera ninguna historia extraña que pudiera terminar mal. Para ello, se basó en esos pilares que toda unidad naval tiene: un suboficial de veteranía. De hecho, en este caso, el Suboficial de Primera Oscar Pérez, era el hombre con más experiencia de todo el personal y con más de 30 años en el Servicio, había vivido la migración del acetileno a las linternas modernas

que son prácticamente una computadora y conocía los faros y los fareros a fondo. Tampoco se quedó administrando la unidad desde su escritorio y su figura se hizo frecuente en los faros y los lugares que el SERBA administra. Un Jefe anterior, el Capitán de Navío Heber Soldini, lamentablemente fallecido, había hecho un gran trabajo mejorando las condiciones de habitabilidad de los fareros, pero igual nada podía descartarse.

Ser designado farero es una distinción reservada justamente a Suboficiales o Clases de profesionalismo probado. Reciben una compensación pequeña y en algunos casos pueden vivir con su familia, si el faro tiene condiciones de habitabilidad apropiadas. Pero para el farero, su designación como tal, es un premio, es una demostración de confianza para cumplir una tarea vital para los navegantes. Ellos saben que hay buques y vidas que pueden depender de ellos y el sentimiento de responsabilidad es fuerte. Deben seguir un estricto protocolo de mantenimientos y controles para que el faro esté siempre prendido. Además, deben pasar pruebas psicológicas, porque los faros en islas como vimos, siempre conllevan una soledad y/o un aislamiento que puede afectar a cualquier persona, aunque trabaje en equipo. Hay otro punto también, nada menor, a tener en cuenta en el trabajo del farero: la ayuda en rescates y/o la colaboración en emergencias, algo muy común por ejemplo en el **Faro de Cabo Polonio**, donde el vehículo del faro, a menudo debe cruzar los médanos y a veces seguir hasta el siguiente escalón de atención médica, ante casos de accidentes e incluso partos. Se

estima en casi medio centenar el promedio anual de las evacuaciones médicas realizadas por la tripulación del faro de Polonio. Los fareros de la **Isla de Flores** por citar un ejemplo cercano en el tiempo, noviembre del 23, rescataron a un kayakista que desesperado y agotado, venía derivando con la corriente desde el arroyo Pando, sin poder contener su ida hacia mar abierto.

En sus recorridas Jorge debió tomar acción en algunos casos. Por ejemplo, en la Panela, que tiene dos pisos, uno de los fareros habitaba el de arriba y el otro farero el piso de abajo, pues no se llevaban bien. También debió desembarcar a otro par de fareros, uno en La Paloma y otro en José Ignacio. En este último caso en una visita de inspección, encontró juguetes apilados y le preguntó al Suboficial encargado. Resulta que uno de los fareros los había puesto allí porque “si no, la niña se enoja”... “Qué niña”, preguntó... “la que tira la pelota, si uno no la devuelve sigue tirándola toda la noche”... Lo desembarcó en forma inmediata.

Anualmente visitan nuestros faros un promedio de 70.000 personas. Obviamente suben acompañadas por un miembro del equipo de fareros, pero se han dado numerosos casos de visitantes que no suben por determinada discapacidad, problemas motrices, o de vértigo, personas ciegas, etc. En la actualidad el SERBA está encarando un proyecto llamado “Faros al alcance de todos”. Consiste en armar una maqueta grande del faro, que incluso se puede abrir en determinados espacios para, en base al tacto, determinar el tipo de escalera o

faro, con leyendas en código Braille y con audios, para ayudar de alguna manera a que esa persona con discapacidad pueda conocer y disfrutar la experiencia de visitar el faro. Se ha implementado ya con éxito una maqueta piloto en el **Faro de José Ignacio**, que es uno de los más visitados. Un excelente proyecto, netamente inclusivo, que apunta a colaborar con quienes han sufrido algún golpe de la vida.

Para terminar esta historia que ha transitado por caminos reales y esotéricos, es oportuno hacerlo con una anécdota... adjetivémosla como colorida... que le ocurrió a Jorge un tiempo atrás. Frente al **Faro de Colonia**, hay una pequeña casa que fue refaccionada, donde antes eran las caballerizas de Juan Antonio Lavalleja, un lugar con historia y con alguna leyenda urbana también. En ocasión de tener un evento oficial en Colonia, lo llamó una persona para pedirle alojamiento por una noche allí. Jorge lo autorizó y con sentido del humor le dijo, tenga cuidado con el fantasma de Lavalleja... hay quien ha sentido pasos por allí. Con risas de ambos lados, se despidieron. El día siguiente al evento, Jorge recibió una llamada a las 9 de la mañana:

—No sabe lo que me pasó... a las 3 de la mañana sentí unos pasos y luego sentí que alguien se sentaba en mi cama, estuve 10 minutos paralizado por la angustia y cuando por fin pude moverme, me doy vuelta, miro y no había nada allí, pero que lo sentí, lo sentí.

Obviamente el subconsciente a veces nos hace alguna jugada impensada, porque seguro fue eso, ¿verdad...?

En definitiva, la importancia de los faros en el mundo los convierte en una ayuda a la navegación imprescindible. En cada ocaso junto a la ida del sol, cobra vida la luz de cada faro, que se mantendrá encendida toda la noche guiando navegantes y alimentando historias de lugareños, hasta apagarse en el siguiente amanecer. En caso de niebla o visibilidad reducida, también se encenderá, pensando en los pescadores artesanales o el navegante deportivo, quienes buscarán su luz para llegar a destino. Inevitablemente, lo alto de su figura enfrentando tormentas o

envolviéndose en brumas, se prestará siempre para dejar volar la imaginación y rodearlo de misterios y leyendas. Al fin y al cabo, como dijo el Dr. Edward Sri “*¿Quién soy yo para juzgar lo que no conozco?*”

*El autor agradece la colaboración del Capitán de Navío Jorge Ernesto Di Lorenzi, Jefe del SERBA, del Coronel (Nav.) Ariel Sánchez Ríos, Presidente de la CRIDOVNI y del Suboficial de Segunda Julio César Balao, por sus aportes a la presente historia.*





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

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

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

*TEMISTOCLES, V A.C.*

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

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

