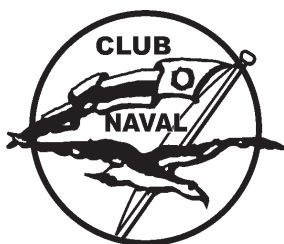


REVISTA NAVAL

SETIEMBRE



2009

MONTVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXI N° 61

ISSN 0797 - 1222

SETIEMBRE 2009

DIRECTOR

C/N (CG) Gustavo VANZINI

COMISIÓN EDITORIAL

C/N (CG) Aldo FRANCESCOLO

C/N (CG) Italo M. SORRENTI

C/N (CG) Jorge SARAVIA

C/F (CAA) Javier BESIO

C/F (CG) Enrique ALBORNOZ

C/F (CG) Diego ROMBYS

T/N (CG) Martín PEREYRA

A/F (CG) Valeria SORRENTI

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Colabora con la Revista Naval: Sr. Yuri GRAMAJO

Coordinador Informático: C/F (CG) Jorge FILARDI

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

NUESTRA PORTADA: Corsarios Artiguistas. Acuarela de José Rivera, 1978. Los Corsarios de Artigas se encuentran ubicados en la representación pictórica en el Río Uruguay y como marco de referencia de fondo se contempla la Meseta de Artigas. Los Corsarios –goleta de gaviás y bergantines– lucen el pabellón tricolor de la Liga Federal que identificó a estas naves durante las operaciones corsarias. Es de destacar que los gallardetes de los Corsarios Artiguistas eran, en realidad, de color rojo obedeciendo el color azul con los que se les observa en la obra a una interpretación del autor.

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo, R.O. del Uruguay
Tels.: (598-2) 908 71 29 - 908 66 85 - Fax: (598-2) 922 08 56

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

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

ÍNDICE

<i>A nuestros lectores</i>	7
<i>Preguntas al futuro Presidente</i> Yuri GRAMAJO	9
Dr. Pedro BORDABERRY	12
Dr. Luis Alberto LACALLE	22
Dr. Pablo MIERES	27
Sr. José MUJICA	38
Sr. Raúl RODRÍGUEZ	45
<i>Futuros desafíos de nuestra Armada</i> Contralmirante Alberto L. CARAMÉS SILVEIRA	51
<i>La encrucijada de la industria naval nacional</i> C/N (CIME) Raúl RODRÍGUEZ	55
<i>La construcción naval en el Uruguay</i> Capitán de Navío (CG) Aldo FRANCESCOLO	59
<i>Guardia Nacional en Uruguay</i> Capitán de Navío (R) Gustavo E. VANZINI	65
<i>Unasur como organismo multilateral de integración y cooperación regional y el rol del Consejo de Defensa Sudamericano</i> Escribana María del Rosario RODRÍGUEZ CUITIÑO	69
<i>El impacto de los recursos naturales y “leyes especiales” en el rearme en sudamérica: Los casos de Brasil, Chile, Venezuela y Perú</i> Fabián CALLE	77
<i>Noticias breves del ámbito naval y marítimo</i>	93

A NUESTROS LECTORES

En lo que constituye ya una tradición en nuestra Revista Naval, presentamos a nuestros lectores, previo a la instancia electoral, las respuestas que nos han hecho llegar todos los candidatos presidenciales, a un cuestionario sobre temas de defensa, marítimos y navales. A lo largo de 16 preguntas, hemos intentado resumir las inquietudes de nuestros lectores, en una temática que normalmente no integra los discursos de campaña. Desde ya agradecemos a todos quienes, a nuestro requerimiento, nos han hecho llegar los temas que constituían su interés.

El resultado ha sido ampliamente ilustrativo y enriquecedor y nos permitirá tomar posición, con la tranquilidad que brinda la palabra escrita, en asuntos que constituyen el futuro próximo en actividades de las cuales todos formamos parte.

Continuando con su valiosa línea de enfoque periodístico de los temas tratados, nuestro colaborador Yuri Gramajo presenta sus reflexiones acerca del valor general y del contenido de las referidas respuestas, complementando de tal modo la visión que puedan tener nuestros lectores.

Más allá de las referidas respuestas el contenido básico de este número está conformado por aportes que nos han hecho llegar nuestros colaboradores, sobre los temas que constituyen el cuerpo del cuestionario. Resalto entre ellos tres artículos referidos a la modernización de nuestras plataformas navales en consonancia con el necesario enfrentamiento de los nuevos desafíos, cuyo horizonte está cada vez más cercano, como así también la participación de la industria naval del país en este proyecto

En un clima de creciente inseguridad pública, ha comenzado a tomar fuerza en

la opinión nacional, la utilización de fuerzas militares en tareas de seguridad. El artículo que les presentamos al respecto, no toma una posición política sobre este importante asunto, sino que simplemente intenta fijar conceptos básicos sobre lo que constituye lo militar y lo policial.

Las recientes crisis regionales, hay introducido en las noticias de prensa dos organismos como UNASUR y el Consejo de Defensa Latinoamericano, en su papel de protagonistas en la dilucidación de conflictos entre países. La Esc. Rodríguez Cuitinio, colaboradora de nuestra Revista, nos presenta su visión sobre este protagonismo y sobre el futuro de su accionar.

Cada día resulta más inevitable reconocer que la misión de la Fuerzas Armadas de los países en esta parte del mundo, será comprometerse con la defensa de los recursos naturales que los mismos disponen, en un mundo de escasez creciente y de esfuerzos para lograr su dominio. El Profesor argentino Fabián Calle, docente universitario y analista en temas de defensa, nos plantea el análisis de esta situación en cuatro países sudamericanas y en especial trata la forma en que han enfrentado la necesaria inversión en sus Fuerzas Armadas, en estas nuevas misiones. Aparece así el concepto del “bien custodiado”, como parte de la ecuación económica generada por la explotación de estos recursos. Observamos que todos los candidatos presidenciales no han rechazado esta forma novedosa de financiación de nuestras Fuerzas Armadas, por fuera de los mecanismos presupuestales tradicionales.

En los primeros años de este siglo, la Armada Nacional en el desarrollo de sus estudios para presentar ante la Naciones

Unidas el reclamo de ampliación de la Plataforma Continental, detectó la posibilidad de que hubiera yacimientos gaseosos o líquidos en el lecho marítimo. Esto ha continuado evolucionando y hoy se informa que en el próximo año se iniciaría la prospección petrolera, con intervención de empresas privadas internacionales. Son éstas inversiones de tremenda cuantía que exigirán un componente de seguridad de equivalente valor. La pregunta que surge de manera inmediata, es si estamos preparados para enfrentar este nuevo desafío. ¿Cuál es la organización, la táctica y la logística que deberá adoptar la Armada Nacional para actuar en su área asignada de jurisdicción? ¿Que opción elegiremos en la modernización de nuestras plataformas navales: ¿la

adquisición en el extranjero o la construcción nacional? Todas estas interrogantes requieren una urgente repuesta ante la inminencia de los hechos generados. Desde la Revista Naval hemos comenzado a transitar en este camino y sobre él seguiremos insistiendo en el futuro próximo.

Nos ha costado un gran esfuerzo editorial confeccionar este número de nuestra Revista Naval, pero creemos haber logrado el objetivo de incitar la opinión de todos Ustedes que nos acompañan y apoyan. Ya estamos pensando en nuestra próxima edición, en la cual abordaremos el tema de la educación militar, entre los esquemas tradicionales o la transformación de los mismos.

A todos Ustedes muchas gracias y hasta el próximo número.

La Redacción



PREGUNTAS AL FUTURO PRESIDENTE

Yuri GRAMAJO



Autor de los libros “Operación Brujas” (Fin de Siglo 1996); “Entre Rejas” (Promaster 2000); Co-autor de los libros “El Poder en Nuestras Manos” (Fin de Siglo, 2009), “Segurança e Defesa na América Latina” (Juruá Editora, Brasil 2009). Diplomado en “Planificación y Gerenciamiento de los Recursos de Defensa”, “Operaciones Internacionales de Estabilidad” y “Contraterrorismo y Coordinación Inter-agencial”, en

la National Defense University -CHDS- de Estados Unidos. Diplomado en “Contraterrorismo y Seguridad”, en el “George Marshall - European Center for Security Studies”, Alemania. Diplomado en “Seguridad Global” en la National Defense University - College of International Security Affairs de Estados Unidos. Conferencista sobre “Comunicación Estratégica en Brasil, Chile, Estados Unidos, Paraguay y Uruguay. Autor de ensayos académicos sobre Políticas de Seguridad y Defensa en Brasil, EE.UU. y Uruguay. Ha participado en las siguientes Misiones de Paz de ONU: Congo-MONUC 2001 y 2006, Etiopía-UNMEE 2004 y Haití-MINUSTAH 2005 y 2007. Es Jefe de Extensión Académica de la Escuela de Guerra Naval, Profesor del Instituto Militar de Estudios Superiores y Facilitador Académico en la Académie Canadienne de la Défense.

¿Quién será el Presidente?

¿Cómo será su gobierno?

¿Qué podemos esperar del elegido?

La Revista Naval, tal como lo hace desde 1994, ha convocado a todos los candidatos presidenciales para responder un cuestionario sobre un amplio abanico de temas vinculados a seguridad y defensa nacional y particularmente sobre aspectos referidos a la protección de los intereses marítimos, lacustres y fluviales de Uruguay.

Las preguntas fueron confeccionadas a partir de dos fuentes: por un lado se utilizaron como insumos los cuestionarios realizados en las elecciones precedentes; y por otro lado, fueron recibidas en la Revista

múltiples propuestas formuladas por un amplio y variado conjunto de integrantes del universo naval y marítimo de nuestro país, quienes plantearon las inquietudes propias de estos tiempos basadas en los hechos de actualidad.

Con estas dos vertientes fue confeccionado el cuestionario que finalmente se remitió a los cinco candidatos que disputan el desafío electoral planteado en primera instancia para el domingo 25 de octubre y que seguramente tendrá una segunda ronda en noviembre. Este cuestionario consta de dieciséis preguntas idénticas para todos los candidatos. Tanto su remisión como las respuestas fueron por escrito y sin mediar diálogo, a fin de dispensar un trato idéntico a todos los entrevistados.

La diferencia, como era de esperar, está en las respuestas formuladas por (en estricto orden alfabético de apellidos) el Dr. Pedro Bordaberry, el Dr. Luis Alberto Lacalle, el Dr. Pablo Mieres, el Sr. José Mujica y el Sr. Raúl Rodríguez.

Y acá quiero hacer un detenimiento especial. Cuando decimos diferencia, en rigor debemos referirnos a varias, muchas, importantes diferencias. En algunos casos sustanciales. Este es un dato objetivo que surge a poco de comenzar a leer y comparar las respuestas al cuestionario. Con toda intención; en un criterio que compartimos todos en la Revista Naval; hemos evitado realizar comentarios y/o análisis específicos sobre estas respuestas, en el entendido que eso puede suponer una suerte de opinión sobre los candidatos y sus posturas, lo que dada las circunstancias, hay que dejar en manos de usted, estimado lector.

No obstante y a guisa de ejemplos de las diferencias y coincidencias referidas, remarcaré alguna de ellas sin efectuar juicios de valor o calidad tal cual lo exprese anteriormente. Prácticamente todos los candidatos coinciden con la creación de un Órgano que regule y coordine todo lo atinente a los Intereses Marítimos de la Nación, si bien no coinciden en la categorización y organización de dicho órgano; también es un punto de coincidencia la no afectación del Personal Militar a tareas policiales, la preservación de una Aviación Naval independiente con algunos aspectos de actividades conjuntas que deben coordinarse y la gestión sobre los canales navegables de la Hidrovía Paraná - Paraguay. A su vez las diferencias se visualizan en aspectos de la Administración de los puertos nacionales y la conformación o

impulso de una Marina Mercante Nacional. También resulta remarcable la casi unánime aceptación del concepto del “bien custodiado” que implica una necesaria relación entre las inversiones que deban realizarse para la explotación de nuestros recursos nacionales y la financiación de los costos necesarios para su defensa.

La Revista Naval, en esto, cumple con un objetivo esencial a todo medio de comunicación que pretende ser serio y responsable, buscamos información (en este caso nada más ni nada menos que la opinión de quien va a ser el primer mandatario de nuestro país desde marzo de 2010), se realizó esta búsqueda de información de la manera más objetiva y ahora la ponemos a disposición de ustedes, para que sean ustedes quienes a su mejor entender, concluyan definitivamente sobre las posturas de los candidatos. En definitiva y como electores (parafraseando el título del último libro que acabo de editar como co-autor¹) *el poder está en nuestras manos*.

Hay otro aspecto que creemos es muy importante destacar y está referido al “Debate de Ideas” que implican estas entrevistas, confrontadas unas con otras. Todos sabemos que los debates entre los candidatos han sido y son tema justamente de debate. Envites y esquivas, trucos y retrucos han sido la tónica de los últimos tiempos, en los que los candidatos miden cada momento y respuesta al definir la posibilidad de debatir frente a frente. Sin adjudicar responsabilidades a uno u otro candidato en la imposibilidad de concretar un debate público (este también es tema de cada uno de nosotros como electores) que permita comparar propuestas y actitudes;

¹ **El Poder en Nuestras Manos.** Yuri Gramajo - Germán Aguirrezabala. Editorial Fin de Siglo. Setiembre 2009

lo cierto es que los debates brillan por su ausencia.

Pues bien, la Revista Naval ha logrado lo que quizás nadie ha podido: enfrentar a todos los candidatos ante el mismo desafío (el nuestro, no el de ellos) y ofrecer sus propuestas para que sus ideas, plasmadas a través de sus respuestas, debatan en nuestras páginas. Falta el “color” de sus actitudes en la pantalla de televisión, pero estas entrevistas tienen todo el peso conceptual del compromiso asumido por escrito, por parte de los candidatos. Y esto es útil, muy útil. Lo es hoy para saber qué piensan sobre determinados temas específicos y lo será nuevamente a partir de marzo de 2010, cuando podamos comparar una vez más, en este

caso para poder seguir de cerca si la distancia que hay entre lo que se dijo y lo que se haga es mucha o no. Y cuidar y exigir, como ciudadanos también comprometidos, que lo que se prometió, se cumpla.

El mérito del cuestionario debe asignarse a todos los que hacen cada número de la Revista Naval.

La responsabilidad de cada respuesta, es de cada uno de los cinco candidatos a Presidente de la República.

Las conclusiones y finalmente el voto, corresponden a cada uno de nosotros, cuando en el cuarto secreto definamos y apostemos, en democracia y con libertad, a un Uruguay próspero y pujante, que sea cada día mejor y más grande.

Lo merecemos.



Elecciones 2009

Preguntas a los sres. candidatos a la Presidencia de la República

DR. PEDRO BORDABERRY
Candidato por el Partido Colorado

DEFENSA NACIONAL – LEY MARCO

1) ¿Cómo considera el aporte de la Ley Marco de Defensa Nacional, recientemente aprobada, a la protección e impulso de los Intereses Marítimos Nacionales?

Esta ley presenta en sus primeros artículos aspectos positivos al adoptar una visión global, amplia, de la Defensa Nacional, que en general consideramos adecuada.

Asimismo, al incluir como parte de ese concepto la “conservación de la integridad del territorio y de sus recursos estratégicos” y al definir el propósito de “generar condiciones para el bienestar social, presente y futuro de la población”, resulta en una clara declaración de voluntad de proteger e impulsar bienes de la sociedad que incluyen, entre otros, a los Intereses Marítimos Nacionales.

Consideramos, sin embargo, que dista un gran trecho entre la declaración de conceptos generales y compartibles y la gestión que lleve a concretar en hechos tales aspiraciones comunes. En este sentido, tenemos discrepancias con varias de las soluciones orgánicas propuestas en la propia ley, que nos parece adolecen de falta de simplicidad y claridad en la definición de responsabilidades y autoridad para el asesoramiento y la formulación y ejecución de las políticas.

En síntesis entendemos que esta ley indica una dirección general a tomar, pero

los efectos positivos que pueda tener dependerán de los caminos concretos que se seleccionen para avanzar en esa dirección.

Nuestra apreciación es que la ley no aporta elementos concretos de impulso a los Intereses Marítimos. En cuanto a su eficiente protección, creemos que como toda política pública requiere de marco jurídico, asignación o redistribución de recursos y gestión. Todas son condiciones necesarias y ninguna por sí sola resulta suficiente.

Ello será resultado de una adecuada definición de la Política de Defensa y consecuente reestructuración y asignación de recursos a las FF.AA.; asuntos que este proyecto habilita pero no asegura.

DEFENSA NACIONAL - SEGURIDAD INTERIOR

2) Teniendo en cuenta la preocupante situación de la seguridad pública, se ha presentado un proyecto de ley por el cual se crearía una Guarda Nacional. La misma contaría con 2000 efectivos militares con su correspondiente oficialidad y al mando de un Oficial General en actividad, con el objetivo de participar en tareas policiales. ¿Está de acuerdo su Partido en la afectación de las Fuerzas Armadas en funciones de seguridad interior?

No

DEFENSA NACIONAL– INTERESES MARÍTIMOS – ARMADA NACIONAL

3) Nuestro país iniciará, a mediano plazo, las prospecciones en búsqueda de hidrocarburos líquidos y gaseosos en la Plataforma Continental. A su vez, acaba de presentar, ante las Naciones Unidas, los documentos necesarios para el reclamo de sus derechos sobre una importante extensión de la misma. Las dos condicionantes citadas generarán, de manera inevitable, nuevos requerimientos en la defensa nacional y en especial en la Armada Nacional, para defender los nuevos derechos adquiridos. Modernizar una Armada para el cumplimiento de nuevas misiones, consume un tiempo no menor de 10 años, en la recomposición de su material y en la preparación del personal. ¿Entiende que el país debe considerar de manera prioritaria y al más alto nivel político, la preparación de esta “nueva Armada” ante los nuevos desafíos planteados?

El hecho de definir en las 350 millas náuticas desde las líneas de base en la costa el límite exterior de la Plataforma Continental, implica un enorme incremento de los espacios marítimos cuyos recursos corresponden a nuestro País. En este caso, los del lecho y subsuelo marinos entre las 200 y las 350 millas desde dichas líneas de base. Con gran esfuerzo presupuestal y unánime aprobación nacional, la Armada ha liderado el proceso que está a punto de culminar con el reconocimiento de tal extensión por la ONU.

Es obvia ahora la necesidad de ejercer la soberanía del Estado en esos espacios marítimos, asegurando su vigilancia y la seguridad de las instalaciones para prospección y explotación de recursos que allí se sitúen.

Va de suyo que tan significativo incremento en el área de operaciones de la Armada obliga a un replanteo estratégico de carácter cualitativo y cuantitativo de sus recursos humanos y materiales, así como de sus prioridades operativas. Procurando ser realistas en el manejo de los plazos constitucionales y de las realidades políticas, entendemos que las líneas esenciales de esa transformación o replanteo deben quedar plasmadas en la próxima Ley de Presupuesto, en una visión general de las necesidades, prioridades y asignación o redistribución de recursos para la Defensa Nacional.

DEFENSA NACIONAL – ORGANIZACIÓN – ARMADA NACIONAL- AVIACIÓN NAVAL

4) La Aviación Naval constituye un componente indisoluble del sistema buque-aeronave, que aumenta la eficiencia en las operaciones llevadas a cabo por unidades de superficie. El carácter específico de estas tareas hace necesarios un profundo conocimiento profesional y una fluida coordinación entre los operadores de ambos medios, lo cual se logra fácilmente cuando los dos han compartido la misma formación y el mismo entrenamiento, a lo largo de toda una carrera profesional común. No obstante estos argumentos, se continúan difundiendo intenciones de integrar a la Aviación Naval a la Fuerza Aérea Uruguaya. ¿Cuál es su punto de vista en referencia a esta situación?

Según me he informado, a nivel mundial son amplísima mayoría las FFAA que cuentan con Aviación Naval. Creo que, sin ser definitorio, ese es un elemento a tener muy en cuenta, pues alguna razón de peso debe existir para que países y Armadas muy

disímiles adopten soluciones orgánicas similares.

Entiendo que el real incremento de la eficiencia en nuestras FFAA, a que todos aspiramos, no pasa sustancialmente por un cambio de dependencia de los diferentes sistemas de armas, sino que debe comenzar por un detallado análisis y planificación logística, que lleve a la mayor estandarización posible de los medios y, por lo tanto, de sus sistemas de sostenimiento.

Quiero aclarar especialmente que no limito este concepto al tema planteado en la pregunta, sino que considero que el análisis debe extenderse, en una primera etapa, a toda la logística de material de las FF.AA.

Completando la respuesta creo importante diferenciar los conceptos de Aviación Militar y de Aviación Naval. La primera de ellas tiene misiones propias e independientes, mientras que la segunda constituye parte imprescindible del binomio buque – aeronave, cuya necesidad para el cumplimiento de misiones navales es hoy en día, como ya señalamos, indiscutiblemente reconocida a nivel mundial.

RELACIONES EXTERIORES – INTERESES MARÍTIMOS - DESARROLLO PORTUARIO - NAVEGACION

5) La oposición o dilatorias de nuestro vecino del Plata en relación al dragado del Canal Martín García, limita de manera importante el desarrollo necesario del Puerto de Nueva Palmira y de las Hidrovías Paraná - Paraguay y la del Río Uruguay. ¿Cómo visualiza esta situación y cómo se encararía su solución?

El problema debe ser encarado a nivel diplomático, con espíritu negociador positivo, con estricto apego al Derecho Internacional, en el marco de los Tratados

específicamente aplicables a cada caso pero, más allá de ellos, considerando en lo que corresponda una visión multilateral o regional.

Me parece además imprescindible que el trabajo diplomático sea apoyado por un análisis global de los intereses marítimos nacionales, que permita definir claramente prioridades y pautas para la negociación.

De no haber éxito en estos planteos y concluirse que alguna obra del tipo de la citada es absolutamente prioritaria para los intereses nacionales, deberán agotarse las vías previstas a fin de realizarla en solitario

INTERESES MARÍTIMOS - POLÍTICA NACIONAL - ORGANIZACIÓN

6) El país posee una gran parte de su futuro desarrollo ligado a sus Intereses Marítimos. El comercio internacional, la logística portuaria, la pesca, la cercana búsqueda de hidrocarburos, son solamente alguno de los ejemplos. A pesar de lo importante y lo específico de esta temática, su gestión a nivel del Estado se lleva a cabo de manera descoordinada y por organizaciones con distintas dependencias funcionales y diferentes niveles jerárquicos. ¿No cree conveniente la creación de una organización a nivel ministerial, como ser un Ministerio de Asuntos Marítimos, para coordinar y dirigir toda la política nacional en relación a los asuntos del mar?

Resulta para mí de toda evidencia la necesidad de coordinación que se menciona.

Me resisto, por otra parte, a la creación de nuevas estructuras burocráticas.

Me inclino por explorar alguna solución más sencilla y rápida, como podría ser por ejemplo, una “dirección de coordinación” en la OPP; seleccionando a 2 o 3 personas con adecuada visión estratégica de los in-

tereses marítimos en su conjunto y definiendo un interlocutor de alto nivel en cada una de las instituciones del Estado, e incluso privadas, que tengan que ver con el tema. Aspiro, en resumen, a ejecutividad con capacidad y a controlar cuidadosamente el riesgo de burocratización de toda estructura orgánica que deba crearse.

INTERESES MARÍTIMOS—INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

7) La necesidad de ampliación de la infraestructura portuaria ha llevado a la apertura a la inversión privada para solventar estos emprendimientos. ¿Considera necesaria la participación pública asociada a estas empresas? ¿De qué forma debería llevarse a cabo?

No me parece imprescindible, ni conveniente. Para captar la inversión es lógico pensar que la parte privada aspire a ser mayoritaria y, en tal caso, la parte estatal, minoritaria, avalaría o daría legitimidad a acciones que, a veces, el Estado como tal puede no compartir.

Para evaluarlo, basta preguntarse qué resultados positivos relevantes han dado o qué problemas importantes han evitado las participaciones estatales más recientes en emprendimientos similares, como la Terminal de Contenedores de Montevideo y PLUNA.

Me inclino por emprendimientos completamente privados en los cuales arriesguen y ganen o pierdan sólo los inversores. El Estado, en un rol ineludible, debe actuar para asegurar la legítima competencia y transparencia al adjudicar y controlar estrictamente el cumplimiento de las obligaciones contractuales y del marco jurídico que regula, en todos los terrenos (laboral, ambiental, tributario, etc.), la actividad a desarrollar.

INTERESES MARÍTIMOS - MARINA MERCANTE NACIONAL

8) Resulta estratégico para todo país que prioriza su desarrollo en el comercio exportador, la posesión de sus propios medios de transporte, especialmente de la modalidad marítima. Nuestra flota mercante no solamente no ha acompañado el aumento de nuestras exportaciones e importaciones, sino que además ha sufrido un constante deterioro. Ello conlleva que una parte importante de los resultados de este comercio, deban ser volcados en pagos a compañías propietarias de barcos de bandera extranjera. Las soluciones no son de fácil instrumentación y podrían pasar por áreas tales como medidas de fomento a la adquisición, mantenimiento y construcción de una flota mercante al servicio del país y en el entretiem po el establecimiento de cláusulas de reserva de carga. ¿Cómo definirá para su gobierno las grandes líneas políticas que pudieran reencauzar la solución a este importante problema?

El deterioro de la Marina Mercante Nacional es un dato de la realidad. Creo que para determinar soluciones para su fomento o desarrollo, resulta fundamental un análisis detallado de las causas que llevaron a la situación actual, para procurar resolverlas. Es claro para mí que existen razones que han hecho perder rentabilidad o eficiencia al negocio del transporte marítimo de ultramar. Si así no fuera, abundarían los empresarios nacionales o extranjeros procurando invertir en esa área. Si esas razones que hacen a la rentabilidad efectiva del negocio no se resuelven, las facilidades o subsidios, que pueden ser útiles en lapsos acotados, estarán condenados a eternizarse o a hacer fracasar el negocio ni bien cesen.

Debemos tener presente dos hechos irrefutables: los subsidios, tanto explícitos como implícitos, siempre significan transferencias de recursos de un sector de la economía a otro. Por otra parte, las protecciones para el desarrollo de algún sector conllevan el riesgo de la ineficiencia y, por lo tanto, mayores costos.

Al analizar la efectividad de eventuales reservas de carga debemos tener en cuenta el peso relativo que, en nuestro comercio marítimo y desarrollo portuario, tienen las cargas de exportación e importación frente a los tránsitos y tráfico interregional, para en ese contexto analizar su conveniencia.

A la vista de todos estos factores me inclino por un enfoque que facilite la inversión nacional o extranjera para el armado de buques mercantes de ultramar, en un equilibrio razonable de costos operativos, creación de fuentes de trabajo y precios competitivos para el comercio nacional.

El principal instrumento sería la simplificación de procesos, minimización de costos del Estado y ajuste de toda la normativa a la realidad mundial del comercio marítimo.

También se deberá trabajar en lo regional para asegurar el cumplimiento de todos los instrumentos bilaterales o multilaterales, cuya inobservancia directa o indirecta lleva muchas veces a hacer inviable el negocio para los armadores nacionales.

No nos negamos a considerar diversas medidas de fomento para situaciones específicas, pero con clara limitación en el tiempo y cuantía, de modo que no distorsionen su objetivo pasando a convertirse en un elemento permanente de la ecuación económica del negocio.

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

9) El Astillero de la Armada desarrolló una infraestructura industrial y humana que lo hace único en el País y con gran potencial de expansión regional. ¿Qué medidas de gobierno tomaría a los efectos de desarrollar el mercado de la construcción naval comercial en general y específicamente para proyectos de la propia Armada?

Algunos aspectos de la respuesta anterior, se aplican también a la consideración general de este tema.

En cuanto a la Armada, deseo manifestar claramente que la construcción naval militar, aun en buques pequeños y de baja complejidad, implica reducción de costos, dinamización de la economía y el inicio de una etapa de transferencia de tecnología que, a esta altura, consideramos impostergable en nuestra visión de desarrollo del país. En tal sentido y en el contexto conceptual ya expresado, trataremos de facilitarla e impulsarla.

Creo que la sola adopción de una normativa jurídica que otorgue a la Armada flexibilidad para asociar a su astillero con empresas privadas nacionales o extranjeras, permitiría iniciar un camino de inversión en equipamiento sin afectar fondos públicos, de transferencia de tecnología y de creación de puestos de trabajo que presenta un gran potencial a futuro.

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

10) A los efectos de cumplir con los exigentes plazos de las reparaciones navales y beneficiarse con la transferencia de tecnología en los complejos procesos de construcción naval, ¿apoyaría una normativa que permita a los diques

y astilleros de la Armada, asociarse con otras empresas y desempeñarse en el marco del derecho privado?

Mi respuesta es afirmativa y ya la he esbozado al tratar la pregunta anterior. Pienso que el proceso podría iniciarse por asociaciones puntuales, apuntando a negocios o proyectos de construcción concretos, para luego avanzar a alguna modalidad de asociación empresarial permanente.

Insisto en mi opinión, en cuanto a que una asociación para negocios concretos no presenta ningún inconveniente y aportaría muchísimas ventajas. Deberíamos adoptar rápidamente las modificaciones a la normativa jurídica para facilitarlos.

RECURSOS HUMANOS - PERSONAL NAVAL

11) Los recursos humanos de la Armada Nacional están experimentando un constante deterioro en su calidad y en su cantidad. Las razones del mismo pasan por diferentes factores generados no solamente por el olvido presupuestal en sus remuneraciones en relación al resto de la fuerza laboral del país, sino también a un constante menoscabo social en relación a hechos del pasado, en los cuales los actuales integrantes de las FFAA no han tenido arte ni parte. Los resultados de este proceso serán muy difíciles y costosos de revertir. ¿Cuáles son las medidas que su gobierno instrumentaría para revertir la situación arriba citada?

La pregunta plantea dos aspectos con los que coincidimos. En primer lugar, se impone una mejora salarial a todo el personal militar, que ha sido, sin duda alguna, el sector de funcionarios públicos por lejos más postergado en ese aspecto durante este período de gobierno.

No prometemos cifras. Sería por muchas razones irresponsable hacerlo en este momento y una falta de respeto a ese personal. Aseguramos sí nuestra consideración prioritaria al tema, que mucho nos importa, en primer lugar por su aspecto humano, pero también por un aspecto práctico: no se pueden mejorar las FFAA sin mejorar la calidad de su personal y ello no se logra sin niveles salariales que permitan competir razonablemente en el mercado de trabajo por recursos humanos de buena capacitación de base.

Apuntando a un reclutamiento en cantidad y calidad adecuadas y considerando su relación con el mercado laboral, visualizamos dos instrumentos que, aunque en forma parcial, pueden aportar soluciones: escuelas de Sub Oficiales, para jóvenes que por diversas razones no puedan o no deseen ingresar en las Escuelas de Formación de Oficiales y la modalidad de Oficiales contratados, que permita servir por un tiempo limitado, con una formación básica y limitada a algunas tareas, sin las exigencias de capacitación y servicio que existen para los Oficiales de carrera.

El otro aspecto, sustancial sin dudas y que no podemos soslayar, es el que podríamos llamar de “la visión social de las FFAA”. Aquí deberemos trabajar con elementos bastante más intangibles como el respeto a las particularidades y sacrificios que impone esa dura profesión, el estricto cumplimiento de la normativa jurídica que la rige, la mutua lealtad con el Mando Superior que en toda circunstancia debe ejercerse con autoridad, con respeto por los conocimientos y experiencia de los subordinados y, sobre todo, asumiendo todas las responsabilidades que del ejercicio de ese mando derivan.

Una difusión profunda e inteligente de las tareas que cumplen las FFAA también colaborará a una mejora en su visión social.

RECURSOS HUMANOS- EDUCACIÓN MILITAR - ESCUELAS DE FORMACIÓN DE OFICIALES

12) La formación de un oficial militar es un proceso que difiere del que se lleva a cabo en otras profesiones. Lo anterior no se verifica en lo académico, sino más bien en la creación de pautas esenciales de conducta como el valor, la obediencia, el honor y la lealtad, que sin ser ajenos a otros grupos sociales, resultan esenciales para la profesión militar. El logro de estos objetivos en la formación ha sido propuesto tradicionalmente, a lo largo de la historia militar del mundo, en ambientes austeros, rigurosos, jerarquizados y con gran solidaridad generacional. ¿Considera su Partido promover cambios en esta estructura educativa en las escuelas de formación de Oficiales?

Está claro que no nos estamos refiriendo esencialmente a contenidos académicos, sino a los perfiles de carácter y de valores deseables en un militar. En tal contexto, creemos que la orientación que se menciona en la pregunta es adecuada para la formación del carácter y conducta que se pretende para un oficial de las FFAA. Adecuada, pero no suficiente.

Debe asegurarse también, una acabada formación humanística, que tenga como objetivo una plena participación y comprensión del complejo entramado social del que los militares forman parte, a nivel nacional y global junto a todos sus conciudadanos.

Los Institutos de enseñanza militar superior, por ejemplo, vienen desarrollando

en forma paulatina en los últimos años un positivo proceso en esa dirección.

Consideramos entonces, que no son necesarios cambios “revolucionarios” en la estructura básica de la educación militar, pero sí resulta imprescindible, con esa base muy válida, trabajar en una currícula que asegure la formación integral de “ciudadanos con uniforme”. Tan “ciudadanos” como sea compatible con los deberes y particularidades de su profesión y “con tanto uniforme” como sea necesario para asegurar el leal y eficaz cumplimiento de su función de depositarios de la fuerza para la Defensa Nacional.

ARMADA NACIONAL – ESTABLECIMIENTO NAVAL TERRESTRE

13) Durante los últimos años, la Armada Nacional ha invertido importantes recursos en construir y mantener las instalaciones que conforman su establecimiento naval terrestre. Entre ellas se encuentran las ubicadas en el Área Naval de Miramar, donde funcionan la Escuela Naval, la Escuela de Guerra Naval y el Complejo Deportivo Naval, y en la proyectada Área Naval del Cerro con el Cuartel del Cuerpo de Fusileros Navales. Con el transcurrir del tiempo, estas Unidades han generado no solamente sólidas estructuras edilicias, sino que además han promovido un ámbito funcional que incluye al personal militar y civil que allí desarrolla sus tareas. ¿Tiene su Partido alguna propuesta para ejecutar mudanzas de las instalaciones navales terrestres?

La mudanza de instalaciones navales terrestres que al momento concita nuestra atención es el posible traslado de la Base Naval principal en el puerto de Montevideo, pues pensamos que aportaría benefi-

cios tanto a la Armada como al desarrollo portuario.

No hemos analizado en detalle dos elementos fundamentales: opciones de ubicación (que pueden ser centralizadas o descentralizadas) y financiamiento, pero sí estamos convencidos de que es un objetivo estratégico a analizar con nuestros mejores esfuerzos técnicos y de creatividad.

Si bien no se trata de mudanza, consideramos trascendente mejorar las capacidades de apoyo de base en el litoral oeste.

Habrà que analizar si es mejor el desarrollo de una base central o sí, con mejoras bien planificadas y coordinadas en las Prefecturas y sus áreas de influencia, no se puede alcanzar en forma más simple el objetivo de apoyo a despliegues prolongados de unidades de superficie y aeronavales en ese teatro de operaciones tan particular.

ARMADA NACIONAL - OPERACIONES NAVALES INTERNACIONALES DE ENTRENAMIENTO

14) Las operaciones navales de entrenamiento llevadas a cabo con marinas de países amigos, han resultado en un factor de gran valor para el mejoramiento de las capacidades operativas de nuestra Armada. Entre ellas, la Operación UNITAS ha constituido un hito que, a lo largo de más de 50 años, ha liderado la operación combinada con marinas de todo el mundo. En el año 2000, nuestra Armada firmó la reconversión total de la Operación UNITAS, por la cual el planeamiento y el comando operativo estaría a cargo de manera sucesiva por Argentina, Brasil y nuestro país, permitiéndose así entrenarnos para nuestros propios objetivos operativos. Por

una decisión política, la Armada Nacional ha dejado de participar en esta Operación, en tanto ha sido autorizada a tomar parte de una operación combinada que se lleva a cabo en el Caribe, bajo el comando directo de los EE.UU., cuyo objetivo es la protección del Canal de Panamá. ¿No considera su Partido que esto resulta en una incongruencia, que afecta la capacidad de nuestra Armada en entrenarse en operaciones relacionadas con nuestros verdaderos objetivos nacionales?

Creemos que por un tema de prejuicios y atadura al pasado, en el análisis político – estratégico respecto a la continuidad de la Operación UNITAS (o el nombre que se le quiera poner, que no hace al fondo del tema), se obvió el asesoramiento técnico detallado que hubiera permitido conocer y tener en cuenta el cambio sustancial que, como se indica en la pregunta, había tenido la concepción estratégica y de comando de la Operación, a partir del año 2000

Enfrentamos ahora, entonces, algunas paradojas:

- la concepción estratégica de UNITAS, a partir de 2000, apuntaba fundamentalmente a un escenario de trabajo de fuerzas navales multinacionales en el marco de misiones de ONU. Resulta entonces que Uruguay rechaza la participación en un **ejercicio** de ese tipo, en tanto **en la realidad** toma parte de operaciones de ONU con similar perfil político – estratégico.

- se participa en la Operación PANAMAX que, en sus contenidos, es prácticamente idéntica a la UNITAS, solo que coordinada y comandada por las fuerzas de EEUU y en un escenario marítimo ajeno al nuestro. Esto constituye una notoria desventaja, ya que antes era coordinada y comandada en el mar, en forma rotativa

anual, por almirantes argentinos, brasileños y uruguayos y se desarrollaba en los respectivos escenarios marítimos, mucho más afines a nuestros intereses.

Respecto a este tema, propiciaremos el explorar las posibilidades de retomar una operación de similares características a las que venía teniendo después de 2000, aprovechando la situación estratégica de las Américas para intentar potenciar los aspectos que consideramos beneficiosos y corregir aquellos que nos merezcan reparos.

En particular creemos que se debe aprovechar al máximo la oportunidad que prevé el nuevo esquema (a partir de 2000), en el cual, en forma alternativa, nuestro país tiene la posibilidad de proponer y planificar ejercicios adecuados a nuestra realidad y ejercer el Comando de las Operaciones.

VALORES CÍVICOS NACIONALES

15) Muchos sociólogos han afirmado que se está procesando en nuestro país un continuo deterioro de valores, entre los cuales se incluyen los sentimientos de patria y de nación. ¿Entiende su partido que el regreso a la celebración de las Fiestas Patrias con participación cívica y militar, como así la revalorización de los símbolos patrios tradicionales, podría contribuir en revertir este proceso?

Como lo mencionan en la pregunta, creo que los aspectos concretos respecto a los que me consultan pueden significar una importante contribución al objetivo planteado. Creo que para alcanzarlo, sin embargo, hay que trabajar mucho en la integración social y cultural y en limitar sensiblemente la marginación de muchos conciudadanos, para lo cual es esencial la aplicación de

políticas sociales de Estado y trabajar mucho, muchísimo, en extender y mejorar la calidad de la educación, a todos sus niveles.

INTERESES NACIONALES – INTERESES MARÍTIMOS- PROTECCIÓN DE LAS INVERSIONES

16) Una de las misiones asignadas modernamente a las Marinas de todo el mundo ha sido la de protección de los recursos naturales en su ámbito operativo. Uruguay prevé embarcarse en la prospección de hidrocarburos en la plataforma continental. Dichos trabajos requieren cuantiosas inversiones de parte de las empresas adjudicatarias y que, por lo tanto, requerirán una constante vigilancia y protección durante la búsqueda y posterior extracción. En muchas marinas latinoamericanas, se solventan estas operaciones de seguridad mediante el establecimiento de un cánon relacionado con el valor del “bien custodiado”. Este concepto, de moderno desarrollo en varios países especialmente de Latinoamérica, implica que la inversión en defensa debe guardar relación con el valor de lo defendido y que dicha ecuación tendría que reflejarse en los costos incluidos en dicha inversión. ¿Considera conveniente la aplicación de este procedimiento, que permitiría a la Armada Nacional proveer de la adecuada seguridad sin afectar el erario nacional?

Es sin dudas un concepto muy interesante, cuyo análisis es de recibo.

Las ventajas son claras, en especial la de direccionar, clara y simplemente, los recursos generados por esa vía a quien es responsable en el Estado por las operaciones de seguridad.

Creo que para prevenir las posibles desventajas, esta solución debe analizarse en el contexto de consideraciones impositivas, a fin de evitar que termine siendo una “doble imposición” que, por disminuir

rentabilidades, acabe por desestimar a las inversiones.

En concreto, en la justa medida y con debida coordinación con otras cargas fiscales, veo aquí un enfoque a tener muy en cuenta.



Elecciones 2009

Preguntas a los sres. candidatos a la Presidencia de la República

DR. LUIS ALBERTO LACALLE

Candidato por el Partido Nacional

DEFENSA NACIONAL – LEY MARCO

1) ¿Cómo considera el aporte de la Ley Marco de Defensa Nacional, recientemente aprobada, a la protección e impulso de los Intereses Marítimos Nacionales?

Creo que muy lateralmente en lo referente a la coordinación logística, de inversiones y de compras por parte del Estado Mayor Conjunto de la Defensa.

DEFENSA NACIONAL - SEGURIDAD INTERIOR

2) Teniendo en cuenta la preocupante situación de la seguridad pública, se ha presentado un proyecto de ley por el cual se crearía una Guarda Nacional. La misma contaría con 2000 efectivos militares con su correspondiente oficialidad y al mando de un Oficial General en actividad, con el objetivo de participar en tareas policiales. ¿Está de acuerdo su Partido en la afectación de las Fuerzas Armadas en funciones de seguridad interior?

No conozco ningún proyecto de ley presentado al respecto. En el programa de gobierno del Partido Nacional se prevé otorgar competencia nacional a la Guardia Republicana, que pasaría a llamarse Guardia Nacional Republicana, con despliegue en algún lugar del interior – norte del país – aparte de Montevideo. Sería comandada por Oficiales de Policía como hasta ahora, por lo tanto nada tendrá que

ver con las FFAA.

DEFENSA NACIONAL – INTERESES MARÍTIMOS – ARMADA NACIONAL

3) Nuestro país iniciará, a mediano plazo, las prospecciones en búsqueda de hidrocarburos líquidos y gaseosos en la Plataforma Continental. A su vez, acaba de presentar, ante las Naciones Unidas, los documentos necesarios para el reclamo de sus derechos sobre una importante extensión de la misma. Las dos condicionantes citadas generarán, de manera inevitable, nuevos requerimientos en la defensa nacional y en especial en la Armada Nacional, para defender los nuevos derechos adquiridos. Modernizar una Armada para el cumplimiento de nuevas misiones, consume un tiempo no menor de 10 años, en la recomposición de su material y en la preparación del personal. ¿Entiende que el país debe considerar de manera prioritaria y al más alto nivel político, la preparación de esta “nueva Armada” ante los nuevos desafíos planteados?

La más alta prioridad debe de ser para la Armada, pues se ha multiplicado el ámbito de nuestra jurisdicción territorial con nuevos intereses para defender. Para ello es preciso no incurrir en errores, como la reciente compra de material naval antiguo. No sólo es preciso preparar al personal de la Armada, sino que es necesaria una campaña de relaciones públicas para hacer comprender a la población y a los gobernantes

la importancia de lo que está en juego. Para ello es preciso un gobierno que respete a las FFAA y se honre en conducir las.

DEFENSA NACIONAL – ORGANIZACIÓN – ARMADA NACIONAL- AVIACIÓN NAVAL

4) La Aviación Naval constituye un componente indisoluble del sistema buque-aeronave, que aumenta la eficiencia en las operaciones llevadas a cabo por unidades de superficie. El carácter específico de estas tareas hace necesarios un profundo conocimiento profesional y una fluida coordinación entre los operadores de ambos medios, lo cual se logra fácilmente cuando los dos han compartido la misma formación y el mismo entrenamiento, a lo largo de toda una carrera profesional común. No obstante estos argumentos, se continúan difundiendo intenciones de integrar a la Aviación Naval a la Fuerza Aérea Uruguaya. ¿Cuál es su punto de vista en referencia a esta situación?

Volar sobre el mar y sobre tierra requieren preparaciones distintas. El material y el destino que se le da en control y combate es diferente. Quizás convenga que se dicten los cursos básicos en forma conjunta y luego se especialicen los pilotos.

RELACIONES EXTERIORES – INTERESES MARÍTIMOS - DESARROLLO PORTUARIO - NAVEGACION

5) La oposición o dilatorias de nuestro vecino del Plata en relación al dragado del Canal Martín García, limita de manera importante el desarrollo necesario del Puerto de Nueva Palmira y de las Hidrovías Paraná - Paraguay y la del Río Uruguay. ¿Cómo visualiza esta situación y cómo se encararía su solución?

Nada hay más prioritario, en nuestra política exterior, que defendernos de los avances políticos de nuestros vecinos que reeditan viejas rivalidades del siglo XIX. Los puertos y los canales del Plata deben de ser defendidos firmemente, así como la soberanía sobre el Río Uruguay y todo el Río de la Plata, especialmente en las operaciones de alije y top off.

INTERESES MARÍTIMOS - POLÍTICA NACIONAL - ORGANIZACIÓN

6) El país posee una gran parte de su futuro desarrollo ligado a sus Intereses Marítimos. El comercio internacional, la logística portuaria, la pesca, la cercana búsqueda de hidrocarburos, son solamente alguno de los ejemplos. A pesar de lo importante y lo específico de esta temática, su gestión a nivel del Estado se lleva a cabo de manera descoordinada y por organizaciones con distintas dependencias funcionales y diferentes niveles jerárquicos. ¿No cree conveniente la creación de una organización a nivel ministerial, como ser un Ministerio de Asuntos Marítimos, para coordinar y dirigir toda la política nacional en relación a los asuntos del mar?

Una Comisión Sectorial de Intereses Marítimos en el ámbito de la OPP parece un mecanismo más ágil y eficaz. Nos comprometemos a ello.

INTERESES MARÍTIMOS – INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

7) La necesidad de ampliación de la infraestructura portuaria ha llevado a la apertura a la inversión privada para solventar estos emprendimientos. ¿Considera necesaria la participación pública asociada a estas empresas? ¿De qué forma debería llevarse a cabo?

Nos parece correcta la política de asociaciones pero muy vigilada en todo sentido. Proponemos un puerto de aguas profundas enfrente a Santa Teresa.

INTERESES MARÍTIMOS - MARINA MERCANTE NACIONAL

8) Resulta estratégico para todo país que prioriza su desarrollo en el comercio exportador, la posesión de sus propios medios de transporte, especialmente de la modalidad marítima. Nuestra flota mercante no solamente no ha acompañado el aumento de nuestras exportaciones e importaciones, sino que además ha sufrido un constante deterioro. Ello conlleva que una parte importante de los resultados de este comercio, deban ser volcados en pagos a compañías propietarias de barcos de bandera extranjera. Las soluciones no son de fácil instrumentación y podrían pasar por áreas tales como medidas de fomento a la adquisición, mantenimiento y construcción de una flota mercante al servicio del país y en el entretempo el establecimiento de cláusulas de reserva de carga. ¿Cómo definirá para su gobierno las grandes líneas políticas que pudieran reencauzar la solución a este importante problema?

Creemos que el mecanismo del art. 188 de la Constitución puede ser el adecuado para hacer renacer una marina mercante de cierto porte. Así nos hemos comprometido.

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

9) El Astillero de la Armada desarrolló una infraestructura industrial y humana que lo hace único en el País y con gran potencial de expansión regio-

nal. ¿Qué medidas de gobierno tomaría a los efectos de desarrollar el mercado de la construcción naval comercial en general y específicamente para proyectos de la propia Armada?

Mantener al Dique como repartición de la Armada, sin perjuicio de todas las formas asociativas que convengan

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

10) A los efectos de cumplir con los exigentes plazos de las reparaciones navales y beneficiarse con la transferencia de tecnología en los complejos procesos de construcción naval, ¿apoyaría una normativa que permita a los diques y astilleros de la Armada, asociarse con otras empresas y desempeñarse en el marco del derecho privado?

Ya se contestó

RECURSOS HUMANOS - PERSONAL NAVAL

11) Los recursos humanos de la Armada Nacional están experimentando un constante deterioro en su calidad y en su cantidad. Las razones del mismo pasan por diferentes factores generados no solamente por el olvido presupuestal en sus remuneraciones en relación al resto de la fuerza laboral del país, sino también a un constante menoscabo social en relación a hechos del pasado, en los cuales los actuales integrantes de las FFAA no han tenido arte ni parte. Los resultados de este proceso serán muy difíciles y costosos de revertir. ¿Cuáles son las medidas que su gobierno instrumentaría para revertir la situación arriba citada?

Analizar el número de efectivos ajenos a las unidades básicas para no llenar vacantes y bajar el total. Mejora de sueldos.

RECURSOS HUMANOS- EDUCACIÓN MILITAR - ESCUELAS DE FORMACIÓN DE OFICIALES

12) La formación de un oficial militar es un proceso que difiere del que se lleva a cabo en otras profesiones. Lo anterior no se verifica en lo académico, sino más bien en la creación de pautas esenciales de conducta como el valor, la obediencia, el honor y la lealtad, que sin ser ajenos a otros grupos sociales, resultan esenciales para la profesión militar. El logro de estos objetivos en la formación ha sido propuesto tradicionalmente, a lo largo de la historia militar del mundo, en ambientes austeros, rigurosos, jerarquizados y con gran solidaridad generacional. ¿Considera su Partido promover cambios en esta estructura educativa en las escuelas de formación de Oficiales?

Comparto como objetivo todo lo que la pregunta enumera. Agregaría una más severa disciplina, sanciones ejemplarizantes ante eventuales inconductas y mayor tiempo en el mar dentro de las condiciones económicas. Asimismo autorizar a ejercer la autoridad y las competencias de las unidades en situaciones de infracción o violación de la soberanía.

ARMADA NACIONAL – ESTABLECIMIENTO NAVAL TERRESTRE

13) Durante los últimos años, la Armada Nacional ha invertido importantes recursos en construir y mantener las instalaciones que conforman su establecimiento naval terrestre. Entre ellas se encuentran las ubicadas en el Área Naval de Miramar, donde funcionan la Escuela Naval, la Escuela de Guerra Naval y el Complejo Deportivo Naval, y en la proyectada Área Naval del Cerro con el Cuartel del Cuerpo de

Fusileros Navales. Con el transcurrir del tiempo, estas Unidades han generado no solamente sólidas estructuras edilicias, sino que además han promovido un ámbito funcional que incluye al personal militar y civil que allí desarrolla sus tareas. ¿Tiene su Partido alguna propuesta para ejecutar mudanzas de las instalaciones navales terrestres?

Proponemos el traslado de la Escuela Naval a Piriápolis, enajenando los terrenos de Carrasco y dotando a la misma de una embarcación para entrenamiento.

ARMADA NACIONAL - OPERACIONES NAVALES INTERNACIONALES DE ENTRENAMIENTO

14) Las operaciones navales de entrenamiento llevadas a cabo con marinas de países amigos, han resultado en un factor de gran valor para el mejoramiento de las capacidades operativas de nuestra Armada. Entre ellas, la Operación UNITAS ha constituido un hito que, a lo largo de más de 50 años, ha liderado la operación combinada con marinas de todo el mundo. En el año 2000, nuestra Armada firmó la reconversión total de la Operación UNITAS, por la cual el planeamiento y el comando operativo estaría a cargo de manera sucesiva por Argentina, Brasil y nuestro país, permitiéndose así entrenarnos para nuestros propios objetivos operativos. Por una decisión política, la Armada Nacional ha dejado de participar en esta Operación, en tanto ha sido autorizada a tomar parte de una operación combinada que se lleva a cabo en el Caribe, bajo el comando directo de los EE.UU., cuyo objetivo es la protección del Canal de Panamá. ¿No considera su Partido que esto resulta en una incongruencia, que afecta la capacidad de nuestra Armada

en entrenarse en operaciones relacionadas con nuestros verdaderos objetivos nacionales?

Todas las operaciones combinadas resultan en una mejor preparación de nuestras fuerzas, por lo tanto las apoyamos en la medida que se puedan financiar. Por ello apoyamos la participación en operaciones de NNUU.

VALORES CÍVICOS NACIONALES

15) Muchos sociólogos han afirmado que se está procesando en nuestro país un continuo deterioro de valores, entre los cuales se incluyen los sentimientos de patria y de nación. ¿Entiende su partido que el regreso a la celebración de las Fiestas Patrias con participación cívica y militar, como así la revalorización de los símbolos patrios tradicionales, podría contribuir en revertir este proceso?

Todas las fiestas patrias serán conmemoradas con la solemnidad que corresponde, difundiéndose en los institutos de enseñanza y por los medios de comunicación el sentido de las mismas e invitando a la población a embanderar sus casas y participar en los actos. Se fortalecerá la enseñanza de Educación Moral y Cívica. Las fechas se conmemorarán en el día correspondiente.

INTERESES NACIONALES – INTERESES MARÍTIMOS- PROTECCIÓN DE LAS INVERSIONES

16) Una de las misiones asignadas modernamente a las Marinas de todo el mundo ha sido la de protección de los recursos naturales en su ámbito operativo. Uruguay prevé embarcarse en la prospección de hidrocarburos en la plataforma continental. Dichos trabajos requieren cuantiosas inversiones de parte de las empresas adjudicatarias y que, por lo tanto, requerirán una constante vigilancia y protección durante la búsqueda y posterior extracción. En muchas marinas latinoamericanas, se solventan estas operaciones de seguridad mediante el establecimiento de un cánon relacionado con el valor del “bien custodiado”. Este concepto, de moderno desarrollo en varios países especialmente de Latinoamérica, implica que la inversión en defensa debe guardar relación con el valor de lo defendido y que dicha ecuación tendría que reflejarse en los costos incluidos en dicha inversión. ¿Considera conveniente la aplicación de este procedimiento, que permitiría a la Armada Nacional proveer de la adecuada seguridad sin afectar el erario nacional?

Esta forma de financiación parece interesante y no se descartará.



Elecciones 2009

Preguntas a los sres. candidatos a la Presidencia de la República

DR. PABLO MIERES

Candidato por el Partido Independiente

DEFENSA NACIONAL – LEY MARCO

1) ¿Cómo considera el aporte de la Ley Marco de Defensa Nacional, recientemente aprobada, a la protección e impulso de los Intereses Marítimos Nacionales?

La Ley Marco de Defensa Nacional no establece un aporte directo al desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

En el contenido de su articulado, propone un encuadre general para establecer una doctrina de empleo de los medios militares que, entre otros, afirme el ejercicio de los derechos de jurisdicción y soberanía, en nuestro caso, del espacio marítimo.

En ese contexto comete al CODENA, Consejo de Defensa Nacional, analizar las situaciones de riesgo que puedan afectar nuestra soberanía y proponer medidas y/o acciones para resolverlas.

Nuestro partido entiende que el texto propuesto en el artículo 19, que determina la unificación de funciones, actividades y servicios, cuya naturaleza no sea específica de una sola fuerza, no puede ni debe conducir a modificar las características de las operaciones navales que debe ejecutar nuestra Armada, consideradas de nivel estratégico o táctico, particularmente en el control de nuestros derechos de jurisdicción y soberanía.

En este aspecto, consolidamos nuestra opinión al responder la pregunta 4.

DEFENSA NACIONAL - SEGURIDAD INTERIOR

2) Teniendo en cuenta la preocupante situación de la seguridad pública, se ha presentado un proyecto de ley por el cual se crearía una Guarda Nacional. La misma contaría con 2000 efectivos militares con su correspondiente oficialidad y al mando de un Oficial General en actividad, con el objetivo de participar en tareas policiales. ¿Está de acuerdo su Partido en la afectación de las Fuerzas Armadas en funciones de seguridad interior?

El Partido Independiente no está de acuerdo con el empleo de las Fuerzas Armadas en tareas de seguridad pública.

Las Fuerzas Armadas tienen una instrucción y adiestramiento orientados a situaciones de combate, donde es necesario destruir al enemigo, lo que no se compadece con la actuación policial de prevenir y reprimir, sin eliminar, al delincuente salvo caso extremo y en defensa propia.

Además hay un tema de índole legal que requiere un análisis especial, pues se ha comprobado, en la actuación de la FF.AA. custodiando perímetros carcelarios, la existencia de dificultades para el personal militar en el ámbito judicial.

Para colaborar con la solución del problema de la seguridad pública, nuestro concepto es mejorar la preparación de la policía en todas sus ramas y proporcionarle las herramientas legales adecuadas que respalden su accionar.

Profesionalizar, especializar y fortalecer al instituto policial es, a nuestro juicio, el único camino correcto para recuperar la seguridad perdida. Mejorar sustancialmente las remuneraciones de los policías para poder eliminar paulatinamente el servicio 222 que tanto daño ha generado en el accionar de la policía.

DEFENSA NACIONAL– INTERESES MARÍTIMOS – ARMADA NACIONAL

3) Nuestro país iniciará, a mediano plazo, las prospecciones en búsqueda de hidrocarburos líquidos y gaseosos en la Plataforma Continental. A su vez, acaba de presentar, ante las Naciones Unidas, los documentos necesarios para el reclamo de sus derechos sobre una importante extensión de la misma. Las dos condicionantes citadas generarán, de manera inevitable, nuevos requerimientos en la defensa nacional y en especial en la Armada Nacional, para defender los nuevos derechos adquiridos. Modernizar una Armada para el cumplimiento de nuevas misiones, consume un tiempo no menor de 10 años, en la recomposición de su material y en la preparación del personal. ¿Entiende que el país debe considerar de manera prioritaria y al más alto nivel político, la preparación de esta “nueva Armada” ante los nuevos desafíos planteados?

Para enfrentar los requerimientos planteados por la extensión de nuestra plataforma continental y afirmar nuestros derechos en la misma, entendemos que la Armada debe formular un plan de desarrollo estratégico que, a largo plazo, incluya las necesidades de personal con elevada capacitación y la adquisición de unidades flotantes y aeronavales equipadas con la tecnología adecuada que le permitan cumplir en forma eficiente con sus cometidos.

Lógicamente que para avanzar en esta dirección, la Armada debe considerar que los medios económicos disponibles son limitados y es necesario resolver la complicada ecuación de necesidades importantes con recursos escasos.

De todas formas, el Partido Independiente brindará su decidido apoyo para que la Armada pueda alcanzar los objetivos planteados.

DEFENSA NACIONAL – ORGANIZACIÓN – ARMADA NACIONAL- AVIACIÓN NAVAL

4) La Aviación Naval constituye un componente indisoluble del sistema buque-aeronave, que aumenta la eficiencia en las operaciones llevadas a cabo por unidades de superficie. El carácter específico de estas tareas hace necesarios un profundo conocimiento profesional y una fluida coordinación entre los operadores de ambos medios, lo cual se logra fácilmente cuando los dos han compartido la misma formación y el mismo entrenamiento, a lo largo de toda una carrera profesional común. No obstante estos argumentos, se continúan difundiendo intenciones de integrar a la Aviación Naval a la Fuerza Aérea Uruguaya. ¿Cuál es su punto de vista en referencia a esta situación?

No tenemos ninguna duda, y lo hemos reiterado en diferentes ámbitos políticos y académicos, que la Aviación Naval es un componente orgánico de la Armada Nacional, fundamental en las tareas operativas de la flota.

La coordinación efectiva de la Aviación Naval con la fuerza de mar, realizada por intermedio de un comando único, aporta el necesario grado de sintonía para alcanzar el éxito de las misiones asignadas en el

teatro naval, ya sea en patrulla, búsqueda y rescate o combate.

Los aviadores navales son capacitados inicialmente como marinos y luego adquieren la especialidad de aviadores navales. En resumen, son marinos que vuelan, que intercambian información con su comando de operaciones, mediante un lenguaje que practican desde sus inicios como marinos, a lo que incorporan una doctrina común en el empleo de los medios, adquirida en su experiencia como oficiales navales y con el conocimiento cabal de la real situación de un teatro de operaciones naval.

Por eso compartimos el concepto de que la Aviación Naval constituye un elemento indisoluble del sistema buque-avión, y se lo debe considerar como un componente indispensable de nuestra Armada.

RELACIONES EXTERIORES – INTERESES MARÍTIMOS - DESARROLLO PORTUARIO - NAVEGACION

5) La oposición o dilatorias de nuestro vecino del Plata en relación al dragado del Canal Martín García, limita de manera importante el desarrollo necesario del Puerto de Nueva Palmira y de las Hidrovías Paraná - Paraguay y la del Río Uruguay. ¿Cómo visualiza esta situación y cómo se encararía su solución?

El canal de Martín García (CMG) constituye la vía navegable directa al puerto de Nueva Palmira donde se encuentran la terminal de Corporación Navíos y las terminales TGU (graneleras) y multimodal Ontur (Botnia)

El dragado del Canal Martín García se encuentra vinculado directamente al Canal Mitre y a la posición de la República Argentina, acentuada a partir de la controversia generada en torno a la pastera Botnia.

El Canal de Martín García está dragado a 32 pies de profundidad referidas al cero de mareas bajas, mientras que el Canal Mitre, por interpretación diferente del acuerdo de partes, es dragado a 32 pies de navegabilidad (dos pies bajo quilla), o sea 34 pies de profundidad al cero de marea de Riachuelo, que se acrecienta en una progresiva de hasta 2 pies a lo largo del canal.

De modo que se produce una clara ventaja de competitividad entre ambos canales, que favorece nítidamente a la República Argentina.

Otro tema que afecta la competitividad del cmg. es el factor económico

El Canal Martín García integra la sección 1.2 de las tres secciones que se extienden desde Recalada hasta San Martín.

El Canal Martín García sólo retiene aproximadamente un 17% del total del peaje y la República Argentina retiene un 30% de este monto para dragar el Paraná Bravo que prácticamente no necesita dragado.

Esta particular ecuación económica incrementa el gasto que debe aportar nuestro país para solventar el mantenimiento del Canal Martín García y determina un privilegio apreciable del Canal Mitre frente al Canal Martín García, por lo que este es utilizado fundamentalmente para el tráfico de buques en lastre aguas arriba (aprox 70% subida y 30% de bajada).

La limitante de 2 a 4 pies de calado en Martín García significa una importante disminución en la carga de los buques que procuran navegar aguas abajo por Martín García; lo que determina un costo diferencial en el costo del flete (flete muerto).

Comprendemos la dificultad de negociaciones con la República Argentina pero es necesario incrementarlas con actitud pragmática, firme y permanente.

Si ha resultado posible solucionar nuestros aspectos jurisdiccionales mediante el

tratado del Río de la Plata y su frente marítimo creemos que debe primar el espíritu solidario antes de llevar nuestros diferendos a que se diluciden en ámbitos jurisdiccionales internacionales, tal como sucede actualmente con Botnia.

Considerando que el intenso tráfico que afecta al Canal Mitre hace conveniente disponer de otra vía de tráfico para utilizar en igualdad de condiciones, vislumbramos una circunstancia que puede facilitar las negociaciones, procurando entonces negociar todo el paquete de problemas: Río Uruguay, hidrovía y Canal Martín García.

No obstante, debemos establecer plazos para desarrollar las negociaciones, pues han transcurrido diez largos años desde que el Canal Martín García se abrió a la navegación.

Este plazo para la negociación debe surgir de un acuerdo a nivel nacional de carácter multipartidario, o sea determinados dentro de una política de Estado.

Posteriormente puede considerarse como otra opción aplicar el procedimiento indicado en los arts. 17 al 22 del Tratado del Río de la Plata, para modificar la regulación del Canal Martín García y dejarlo a cargo exclusivamente de nuestro país.

Sin embargo, debemos recordar que esta opción puede transitar un largo período de negociaciones e incluso concluir siendo sometida a consideración de la Corte Internacional de Justicia.

INTERESES MARÍTIMOS - POLÍTICA NACIONAL - ORGANIZACIÓN

6) El país posee una gran parte de su futuro desarrollo ligado a sus Intereses Marítimos. El comercio internacional, la logística portuaria, la pesca, la cercana búsqueda de hidrocarburos, son solamente alguno de los ejemplos. A pesar de lo importante y lo específico de

esta temática, su gestión a nivel del Estado se lleva a cabo de manera descoordinada y por organizaciones con distintas dependencias funcionales y diferentes niveles jerárquicos. ¿No cree conveniente la creación de una organización a nivel ministerial, como ser un Ministerio de Asuntos Marítimos, para coordinar y dirigir toda la política nacional en relación a los asuntos del mar?

Desde el punto de vista del Partido Independiente es necesario estructurar en una política de estado todas las actividades vinculadas a nuestros intereses marítimos.

Esa política debe generar objetivos y estrategias muy bien definidas con visión de futuro, establecidas con conciencia del amplio espectro de nuestros intereses marítimos.

Para esta tarea entendemos, como condición necesaria, la creación de una unidad ejecutora ubicada en nivel destacado, vinculada directamente con el Poder Ejecutivo.

Recomendamos crear, mediante un proceso evolutivo, una comisión o comité interministerial de intereses marítimos dependiendo directamente de la Presidencia de la República, integrada con los subsecretarios de los ministerios involucrados (Relaciones Exteriores, Defensa Nacional, Economía y Finanzas, Ganadería Agricultura y Pesca, Transporte y Obras Públicas, Educación y Cultura, Industria y Energía), más tres representantes de actividades privadas y un delegado de la Presidencia de la República, quien la presidirá.

Esta comisión o comité tendrá los cometidos de proponer las líneas políticas y normativas para elaborar estrategias que permitan desarrollar y coordinar los siguientes intereses:

1. marina mercante y de pesca,
2. industria naval,
3. puertos y logística portuaria,
4. rutas de navegación,

5. recursos acuáticos y del lecho y subsuelo.

A. regulación, control y protección sobre la exploración y explotación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos en aguas jurisdiccionales y sobre los recursos naturales del lecho y subsuelo de la plataforma continental.

B. investigación científica en el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental; en el Río de la Plata, Río Uruguay, Antártida y Océano Glacial Antártico.

Al concluir sus tareas la comisión deberá proponer al Poder Ejecutivo la estructura orgánica adecuada para atender en forma permanente los intereses marítimos.

Mientras se resuelve la creación de la comisión y en tanto esta evoluciona en la elaboración de sus proyectos, apoyaremos dos actividades que definimos como de acción inmediata: El ejercicio de soberanía en la custodia de nuestro espacio marítimo y la investigación científica.

INTERESES MARÍTIMOS – INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

7) La necesidad de ampliación de la infraestructura portuaria ha llevado a la apertura a la inversión privada para solventar estos emprendimientos. ¿Considera necesaria la participación pública asociada a estas empresas? ¿De qué forma debería llevarse a cabo?

A modo de comentario previo recordaremos algunos temas.

A partir del Plan Maestro de 1988, de la Ley de Puertos N° 16.246/1992 y la licitación de la terminal de contenedores, el Puerto de Montevideo se ha desarrollado en forma acelerada y ha pasado de mover 320 mil teus en el 2003 a 675 mil en 2008.

Con esta base, el Partido Independiente apoya el fomento de la condición del Puerto

de Montevideo como puerto hub-distribuidor, a nivel regional.

Reconocemos que existen limitantes de profundidad y muelles, de facilidad de trasbordos y de productividad de movimientos, pero entendemos que podrán ser superadas y confirmar al puerto como distribuidor regional.

Si analizamos las características del transporte multimodal y los problemas de infraestructura, la existencia de una plataforma terrestre muy acotada, la carencia de una red ferroviaria adecuada, de profundidad del puerto, canales y muelles y la imposibilidad del transporte fluvial con barcas para acceder a Montevideo, consideramos que, al menos por el presente, están bloqueadas las posibilidades de transformar al puerto en hub concentrador, núcleo fundamental de un polo de desarrollo de servicios.

En lo referente a la participación pública, recordamos que en el caso de la Terminal Cuenca del Plata el Estado participa con el 20% de las acciones. Esta participación se adoptó para procurar evitar el monopolio pero con esa calidad de socio minoritario se puede reflexionar que la influencia del Estado, en las decisiones de la terminal, es marginal.

Desde nuestra perspectiva en las actividades del puerto de Montevideo y, en general, para todo el sistema portuario debe primar la competitividad entre los diversos operadores con aceptables condiciones de equidad. El Estado debe operar en las tareas de control, regulación y fomento de la actividad. Percibiendo de las empresas privadas los aportes o el cánón que corresponda por el empleo de los puertos.

Con esa óptica hemos apoyado, con algún reparo, la ley aprobada en el parlamento para la instalación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevi-

deo, disponiendo la creación de una sociedad anónima que tenga por objeto construir, administrar, conservar y explotar la terminal por un plazo de treinta años, autorizando a la ANP a subastar el 100% del paquete accionario.

En esta subasta no podrá participar ningún accionista de otra terminal especializada en contenedores en el puerto de Montevideo para afirmar el principio de la libre competencia.

No obstante, hemos marcado nuestra discrepancia en virtud de lo establecido en el art. 6° de la ley, que fija el procedimiento para determinar el cánón a abonar a la ANP.

Entendemos que estas definiciones sólo deben estar en el ámbito de la reglamentación pues estos aspectos pueden determinar incluso el fracaso de la subasta. Así lo transmitió nuestro Diputado, Iván Posada, en oportunidad de la votación de este proyecto en el Parlamento.

En resumen, pensamos que la forma de participación actual del Estado y los operadores portuarios privados adoptada para el puerto de Montevideo es la que, en las actuales circunstancias, mejor se adecua para generar los mayores beneficios para nuestro país.

INTERESES MARÍTIMOS - MARINA MERCANTE NACIONAL

8) Resulta estratégico para todo país que prioriza su desarrollo en el comercio exportador, la posesión de sus propios medios de transporte, especialmente de la modalidad marítima. Nuestra flota mercante no solamente no ha acompañado el aumento de nuestras exportaciones e importaciones, sino que además ha sufrido un constante deterioro. Ello conlleva que una parte importante de los resultados de este comercio, deban ser volcados en pagos a

**compañías propietarias de barcos de bandera extranjera. Las soluciones no son de fácil instrumentación y podrían pasar por áreas tales como medidas de fomento a la adquisición, mantenimiento y construcción de una flota mercante al servicio del país y en el entretiem-
po el establecimiento de cláusulas de reserva de carga. ¿Cómo definirá para su gobierno las grandes líneas políticas que pudieran reencauzar la solución a este importante problema?**

Para proyectar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional intervienen varios aspectos entre los que destacamos:

A. Nuestro país no posee una economía de gran escala y por ende no es posible obtener ventajas comparativas para utilizar la bandera uruguaya en el transporte oceánico, ventajas que permitan competir contra otras banderas internacionales o de conveniencia que, en su enorme mayoría, son reguladas por las grandes conferencias de carga.

A este importante factor debemos agregar razones de índole sindical, que no hacen posible incorporar ventajas en lo referente al empleo de tripulaciones nacionales.

B. La actividad de cabotaje de mayor intensidad es la que se realiza entre nuestros puertos y los que se ubican en la hidrovía.

La hidrovía pensada desde hace dos décadas como eje de integración y transporte marítimo no funciona como tal.

Uno de los problemas principales para su desarrollo no está determinado exclusivamente por obstáculos a la navegación. En efecto, paulatinamente se ha estructurado un engorroso sistema burocrático, carente de normas que faciliten el tráfico marítimo, lo que hace cada vez más difícil la navegación por sus aguas, especialmente para los buques que navegan con nuestra bandera

El transporte de cabotaje y fluvial uruguayo se encuentra sensiblemente acotado, ya que nuestros buques, en los ríos de la región, son tratados como de tercera bandera lo que significa costos muy elevados de practica para navegar en los ríos de la Plata, Paraná y Paraguay, y acceso a los puertos condicionante que limita las posibilidades para desarrollar una Marina Mercante de cabotaje o fluvial.

Esta situación es consecuencia principal de la intransigencia argentina (tema Botnia) y del Mercosur; pues Uruguay no ha firmado el *acuerdo multilateral de transporte marítimo del Mercosur* conocido también como *acuerdo de reserva de cargas* para buques de los países que lo integran.

Nuestra participación en la comisión de especialistas de transporte marítimo del sgt-5 (transporte del Mercosur), no ha conseguido alcanzar acuerdos con Argentina, Brasil y Paraguay que modifiquen este factor negativo para nuestros buques. Lógicamente que este tema se inscribe en la problemática más general que está planteada con respecto a nuestra situación en el Mercosur.

Como línea de acción para encarar el desarrollo de nuestra Marina Mercante entendemos que, en una primera etapa, se debe impulsar el desarrollo de la bandera nacional de cabotaje y fluvial, fomentando inversiones de emprendimientos exclusivamente privados, mediante adecuadas medidas de promoción activadas por el Estado.

Sin embargo, el cabotaje nacional para desarrollarse necesita libertad de navegación y que Argentina y Paraguay aprueben el acuerdo sobre pilotaje.

Esto significa que, para ingresar al tráfico regional, es necesario instituir definiciones con la participación de los actores privados involucrados. Puesto que, además de encarar el tema en el ámbito del

Mercosur, utilizando permanentes y fundamentadas negociaciones diplomáticas, se debe analizar con la mayor objetividad posible la conveniencia de adherir o no al acuerdo multilateral de transporte marítimo del Mercosur

Comprendemos que adherir a este convenio puede afectar nuestras actividades portuarias, pero hay que estudiar sin preconceitos todos los elementos que integran el trasbordo regional en particular y cuál es la posible evolución del transporte marítimo para adoptar una decisión correcta.

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

9) El Astillero de la Armada desarrolló una infraestructura industrial y humana que lo hace único en el País y con gran potencial de expansión regional. ¿Qué medidas de gobierno tomaría a los efectos de desarrollar el mercado de la construcción naval comercial en general y específicamente para proyectos de la propia Armada?

La industria naval permite producir medios de transporte para potenciar la cadena logística marítima y/o fluvial, efectuar reparaciones en astilleros, diques o a flote y emplear mano de obra en forma considerable.

Si nos referimos, por ejemplo, al puerto de Montevideo es absolutamente necesario que un puerto consolidado como “hub”, cuente con una desarrollada capacidad de reparaciones navales, apta en calidad para trabajar en los modernos buques que ingresan al tráfico portuario.

La industria naval constituye, por tanto, una opción estratégica que aporta importantes beneficios entre los que mencionamos: el desarrollo y exportación de servicios, el ingreso de divisas, la creación de fuentes de trabajo con mano de obra especializada, la adquisición de tecnología y,

desde el punto de vista político, un buen posicionamiento a nivel regional.

Para fomentar nuestra construcción naval debemos examinar algunos factores que inciden en el marco de la industria naval nacional:

- La ubicación y el importante desarrollo del puerto de Montevideo constituyen elementos favorables que deben aprovecharse.

- La enorme mayoría de las reparaciones navales efectuadas en Montevideo corresponden a buques extranjeros.

- Las reparaciones navales tienen un vínculo directo con la construcción naval, y al crecer esta puede acontecer que disminuyan sus actividades.

- Nuestro país no constituye una economía de gran escala.

- Las relaciones laborales en la industria naval, como producto de la estructura general de las organizaciones sindicales, en ocasiones incide para que no se cumplan los plazos estipulados en los contratos.

- Las políticas y normas gubernamentales no son estables.

Las líneas de acción que el Partido Independiente propone son:

- Articular políticas de gobierno que permitan un relacionamiento estable y armónico entre empresarios y obreros con un estricto cumplimiento de los acuerdos laborales alcanzados mediante la adecuada distribución de beneficios e incremento de la productividad.

- Impulsar el accionar de todos los actores y factores que intervienen para consolidar al puerto de Montevideo como un centro de servicios de reparaciones navales con tecnología avanzada.

- Definir la posible instalación en el puerto de Montevideo de un dique flotante para buques postpanamax.

- Fortalecer el cluster naval ya instalado.

- Fomentar, mediante normas adecuadas, beneficios fiscales y aliento a créditos bancarios privados, a fin de desarrollar la construcción naval de buques y embarcaciones menores.

- Mediante la intervención de los organismos públicos correspondientes establecer áreas costeras, donde puedan instalarse astilleros privados.

- Encomendar al dique de la Armada la conducción de un proyecto, en el ámbito del cluster naval, para analizar la viabilidad de construir, con participación de empresas privadas, unidades tipo off shore patrol vessel (opv).

- En la pregunta 10 indicamos otra línea de acción para los diques de la Armada.

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

10) A los efectos de cumplir con los exigentes plazos de las reparaciones navales y beneficiarse con la transferencia de tecnología en los complejos procesos de construcción naval, ¿apoyaría una normativa que permita a los diques y astilleros de la Armada, asociarse con otras empresas y desempeñarse en el marco del derecho privado?

La experiencia adquirida en la construcción del balizador Sirius con astilleros holandeses y de las barcasas para limdays.a, entre otros, nos conducen a pensar en la conveniencia de analizar posibles normas que habiliten a los diques y astilleros de la armada para operar en el marco del derecho privado y asociarse con otras empresas.

Una asociación de esta índole no debe conducir a operar con subsidios estatales directos o indirectos ni vulnerar la libre competencia y relaciones de equidad en el mercado local de la industria naval.

RECURSOS HUMANOS - PERSONAL NAVAL

11) Los recursos humanos de la Armada Nacional están experimentando un constante deterioro en su calidad y en su cantidad. Las razones del mismo pasan por diferentes factores generados no solamente por el olvido presupuestal en sus remuneraciones en relación al resto de la fuerza laboral del país, sino también a un constante menoscabo social en relación a hechos del pasado, en los cuales los actuales integrantes de las FFAA no han tenido arte ni parte. Los resultados de este proceso serán muy difíciles y costosos de revertir. ¿Cuáles son las medidas que su gobierno instrumentaría para revertir la situación arriba citada?

Se debe promover la revalorización de la vocación de servicio en la Armada e incrementar su profesionalismo, virtudes que han caracterizado a la institución naval.

RECURSOS HUMANOS- EDUCACIÓN MILITAR - ESCUELAS DE FORMACIÓN DE OFICIALES

12) La formación de un oficial militar es un proceso que difiere del que se lleva a cabo en otras profesiones. Lo anterior no se verifica en lo académico, sino más bien en la creación de pautas esenciales de conducta como el valor, la obediencia, el honor y la lealtad, que sin ser ajenos a otros grupos sociales, resultan esenciales para la profesión militar. El logro de estos objetivos en la formación ha sido propuesto tradicionalmente, a lo largo de la historia militar del mundo, en ambientes austeros, rigurosos, jerarquizados y con gran solidaridad generacional. ¿Considera su Partido promover cambios en esta es-

tructura educativa en las escuelas de formación de Oficiales?

En el tema planteado nuestras propuestas son:

-Los planes educativos de las escuelas e institutos navales deben estar en conocimiento del parlamento y sus modificaciones deben ser informadas en plazos adecuados.

-Estos planes deben considerar que no existan superposiciones importantes en la capacitación del personal naval, en áreas no específicamente profesionales, con otras instituciones educativas a nivel nacional.

ARMADA NACIONAL – ESTABLECIMIENTO NAVAL TERRESTRE

13) Durante los últimos años, la Armada Nacional ha invertido importantes recursos en construir y mantener las instalaciones que conforman su establecimiento naval terrestre. Entre ellas se encuentran las ubicadas en el Área Naval de Miramar, donde funcionan la Escuela Naval, la Escuela de Guerra Naval y el Complejo Deportivo Naval, y en la proyectada Área Naval del Cerro con el Cuartel del Cuerpo de Fusileros Navales. Con el transcurrir del tiempo, estas Unidades han generado no solamente sólidas estructuras edilicias, sino que además han promovido un ámbito funcional que incluye al personal militar y civil que allí desarrolla sus tareas. ¿Tiene su Partido alguna propuesta para ejecutar mudanzas de las instalaciones navales terrestres?

No tenemos ninguna propuesta para ejecutar traslados de las unidades terrestres navales, pero consideramos imprescindible definir a breve plazo el traslado de las unidades flotantes de su actual apostadero.

Comprendemos que se trata de una tarea compleja que involucra diversos actores públicos y privados, además de requerir la obtención de una financiación por un monto importante. Sin embargo, el desarrollo del puerto así lo requiere y la resolución debe adoptarse antes de que el factor tiempo apremie.

El estudio debe concluir en un proyecto de apostadero naval definitivo, que no signifique una solución transitoria, y cumpla con todos los requerimientos que identifican a un apostadero.

ARMADA NACIONAL - OPERACIONES NAVALES INTERNACIONALES DE ENTRENAMIENTO

14) Las operaciones navales de entrenamiento llevadas a cabo con marinas de países amigos, han resultado en un factor de gran valor para el mejoramiento de las capacidades operativas de nuestra Armada. Entre ellas, la Operación UNITAS ha constituido un hito que, a lo largo de más de 50 años, ha liderado la operación combinada con marinas de todo el mundo. En el año 2000, nuestra Armada firmó la reconversión total de la Operación UNITAS, por la cual el planeamiento y el comando operativo estaría a cargo de manera sucesiva por Argentina, Brasil y nuestro país, permitiéndose así entrenarnos para nuestros propios objetivos operativos. Por una decisión política, la Armada Nacional ha dejado de participar en esta Operación, en tanto ha sido autorizada a tomar parte de una operación combinada que se lleva a cabo en el Caribe, bajo el comando directo de los EE.UU., cuyo objetivo es la protección del Canal de Panamá. ¿No considera su Partido que esto resulta en una incongruencia, que

afecta la capacidad de nuestra Armada en entrenarse en operaciones relacionadas con nuestros verdaderos objetivos nacionales?

El Partido Independiente no observa ningún inconveniente en que la Armada Nacional participe en operaciones navales de entrenamiento con otras armadas, siempre que las maniobras estén de acuerdo con la política de defensa militar y los objetivos de la política exterior.

Acorde con esos principios y en las actuales condiciones, manifestamos nuestra conformidad para que la Armada Nacional participe en la Operación Unitas.

VALORES CÍVICOS NACIONALES

15) Muchos sociólogos han afirmado que se está procesando en nuestro país un continuo deterioro de valores, entre los cuales se incluyen los sentimientos de patria y de nación. ¿Entiende su partido que el regreso a la celebración de las Fiestas Patrias con participación cívica y militar, como así la revalorización de los símbolos patrios tradicionales, podría contribuir en revertir este proceso?

Sin ninguna duda, la afirmación de la identidad nacional incluye, como una dimensión ineludible, la adecuada y significativa celebración de los actos patrios.

No estamos de acuerdo con los cambios que se han operado en ese sentido y creemos que se debe restaurar la debida celebración de los diversos hechos que componen nuestro patrimonio histórico.

Por otra parte, la proximidad de la conmemoración del bicentenario de la gesta de la independencia debe ser ocasión de subrayar nuestras convicciones patrias y destacar con énfasis los episodios principales de la gesta artiguista.

En particular, no entendemos ni compartimos la decisión de este gobierno de trasladar los restos de Artigas. Nos parece una decisión equivocada y, por sobre todo, inconsulta, lo que la descalifica. Lucharemos con toda nuestra energía para evitar que se concrete esta iniciativa equivocada.

INTERESES NACIONALES – INTERESES MARÍTIMOS- PROTECCIÓN DE LAS INVERSIONES

16) Una de las misiones asignadas modernamente a las Marinas de todo el mundo ha sido la de protección de los recursos naturales en su ámbito operativo. Uruguay prevé embarcarse en la prospección de hidrocarburos en la plataforma continental. Dichos trabajos requieren cuantiosas inversiones de parte de las empresas adjudicatarias y que, por lo tanto, requerirán una constante vigilancia y protección durante la búsqueda y posterior extracción. En muchas marinas latinoamericanas, se solventan es-

tas operaciones de seguridad mediante el establecimiento de un cánón relacionado con el valor del “bien custodiado”. Este concepto, de moderno desarrollo en varios países especialmente de Latinoamérica, implica que la inversión en defensa debe guardar relación con el valor de lo defendido y que dicha ecuación tendría que reflejarse en los costos incluidos en dicha inversión. ¿Considera conveniente la aplicación de este procedimiento, que permitiría a la Armada Nacional proveer de la adecuada seguridad sin afectar el erario nacional?

Afirmamos nuestra aceptación al procedimiento propuesto siempre que el cánón guarde una relación acorde al bien custodiado y se determine inicialmente de común acuerdo con las empresas que operen en las tareas.

El acuerdo debe consolidarse en un contrato que indique las obligaciones de las partes y establezca paramétricas para el cánón si se entiende necesario.



Elecciones 2009

Preguntas a los sres. candidatos a la Presidencia de la República

SR. JOSÉ MUJICA

Candidato por el Frente Amplio

DEFENSA NACIONAL – LEY MARCO

1) ¿Cómo considera el aporte de la Ley Marco de Defensa Nacional, recientemente aprobada, a la protección e impulso de los Intereses Marítimos Nacionales?

La ley de defensa nacional recientemente un hito en el País, pues por primera vez se define el conjunto de las actividades y características que comprende la Defensa Nacional como un todo, con la correspondiente estructura organizativa y funcional al más alto nivel político.

Crea un órgano asesor y consultivo del Sr. Presidente de la República en materia de defensa, que está llamado a cumplir un rol fundamental en la orientación del esfuerzo de acuerdo a las hipótesis de conflicto definidas por el poder político, sugiriendo estrategias y coordinando las acciones necesarias para la defensa. Asimismo en el marco de las áreas de competencia del MDN establece el Estado Mayor de la Defensa como un órgano de asesoramiento ministerial a cargo de un Oficial General de cuatro estrellas, que coordinará las actividades de las FFAA bajo las directivas de la política militar. Esto permitirá empezar definitivamente a recorrer el inexorable camino conjunto por el cual deberán transitar las fuerzas del punto de vista doctrinario, logístico y operativo en el País, y fuera del mismo, a través del Sistema Nacional de Operaciones de Paz (SINOMAPA). Es oportuno considerar que la Misiones de Paz conducidas por el po-

der político no sólo deben poner cuerpo y sangre, tienen que ser parte de una estrategia de acercamiento y relacionamiento en búsqueda de oportunidades comerciales, culturales, científicas, de cooperación en todo sentido.

En fin, esta Ley aprobada con el consenso propio del carácter de asunto de Estado que debe tener una política de Defensa introduce plenamente a las FFAA de la democracia en el siglo XXI, como un instrumento más, pero clave del Estado al servicio de los ciudadanos. Estas garantizarán la defensa del País en el marco de un conjunto amplio de actividades que conforman la Defensa Nacional, permitiendo además otorgar un impulso modernizador e integrador a las propias FFAA, desarrollando otros cometidos importantes dentro de nuestras fronteras por razones de conveniencia pública o relevancia social y contribuyendo a la paz mundial en consonancia con el derecho internacional.

En el marco de esta ley la Armada Nacional está llamada a contribuir sensiblemente con sus medios materiales y personal especializado en tiempos de paz, a través de la Autoridad Marítima que ejerce la Prefectura Nacional Naval, el apoyo a la seguridad de la navegación, el desarrollo de la industria, tareas de búsqueda y rescate, continúa protección de los intereses marítimos en áreas marítimas y fluviales de nuestra jurisdicción, entre otras...

DEFENSA NACIONAL - SEGURIDAD INTERIOR

2) Teniendo en cuenta la preocupante situación de la seguridad pública, se ha presentado un proyecto de ley por el cual se crearía una Guarda Nacional. La misma contaría con 2000 efectivos militares con su correspondiente oficialidad y al mando de un Oficial General en actividad, con el objetivo de participar en tareas policiales. ¿Está de acuerdo su Partido en la afectación de las Fuerzas Armadas en funciones de seguridad interior?

Las FFAA tienen como cometido fundamental la defensa de la soberanía, independencia e integridad territorial..... y además contribuir a preservar la paz de la República en el marco de la Constitución y las leyes.

Sin perjuicio de ello todos los recursos materiales y humanos se deben poner a la orden para librar la batalla contra la pobreza y el rancharío y en ella también las FFAA tienen un rol institucional que cumplir (materiales, caminería, hombres, etc.) a ellos apelaremos en tiempo y forma

DEFENSA NACIONAL- INTERESES MARÍTIMOS – ARMADA NACIONAL

3) Nuestro país iniciará, a mediano plazo, las prospecciones en búsqueda de hidrocarburos líquidos y gaseosos en la Plataforma Continental. A su vez, acaba de presentar, ante las Naciones Unidas, los documentos necesarios para el reclamo de sus derechos sobre una importante extensión de la misma. Las dos condicionantes citadas generarán, de manera inevitable, nuevos requerimientos en la defensa nacional y en especial en la Armada Nacional, para defender los nuevos derechos adquiridos. Modernizar una Armada para el cumplimiento de nuevas misiones, con-

sume un tiempo no menor de 10 años, en la recomposición de su material y en la preparación del personal. ¿Entiende que el país debe considerar de manera prioritaria y al más alto nivel político, la preparación de esta “nueva Armada” ante los nuevos desafíos planteados?

Los documentos presentados este año por el gobierno del País ante NNUU fueron el resultado de un apoyo constante desde el inicio hace más de 10 años, que brindó nuestra colectividad política a los estudios de la plataforma Continental. Consideramos trascendente extender nuestros derechos soberanos sobre el lecho y subsuelo marítimo, porque de la explotación futura de los mismos puede depender en gran medida la economía del País. Por esas razones se hará indispensable disponer de los medios idóneos para su defensa correspondiéndole a las autoridades navales recomendar técnicamente las características que deberán tener esos buques, a fin de cumplir cabalmente con la misión de protección y vigilancia en las zonas de interés. Estos buques deberán tener una relación costo beneficio adecuada para las posibilidades del País y deberá tenerse en cuenta la conveniencia de explorar la construcción de los mismos con las capacidades existentes o potencialidades futuras de la industria naval.

DEFENSA NACIONAL – ORGANIZACIÓN – ARMADA NACIONAL- AVIACIÓN NAVAL

4) La Aviación Naval constituye un componente indisoluble del sistema buque-aeronave, que aumenta la eficiencia en las operaciones llevadas a cabo por unidades de superficie. El carácter específico de estas tareas hace necesarios un profundo conocimiento profesional y una fluida coor-

dinación entre los operadores de ambos medios, lo cual se logra fácilmente cuando los dos han compartido la misma formación y el mismo entrenamiento, a lo largo de toda una carrera profesional común. No obstante estos argumentos, se continúan difundiendo intenciones de integrar a la Aviación Naval a la Fuerza Aérea Uruguaya. ¿Cuál es su punto de vista en referencia a esta situación?

Consideramos que el sistema buque aeronave es conveniente para el mejor control y protección de las áreas de jurisdicción marítima y la operación de los buques en general. Para ello se hace indispensable tener un control efectivo por la Armada en esas áreas con aviones y helicópteros adecuados, sin descartar la posibilidad de explorar una formación básica para todos los aviadores procurando minimizar costos de mantenimiento de aviones de instrucción, infraestructura, instructores, etc.

RELACIONES EXTERIORES – INTERESES MARÍTIMOS - DESARROLLO PORTUARIO - NAVEGACION

5) La oposición o dilatorias de nuestro vecino del Plata en relación al dragado del Canal Martín García, limita de manera importante el desarrollo necesario del Puerto de Nueva Palmira y de las Hidrovías Paraná - Paraguay y la del Río Uruguay. ¿Cómo visualiza esta situación y cómo se encararía su solución?

Si bien faltan algunos detalles se está trabajando en la CARP para la precalificación de las empresas que draguen este estratégico canal y consolidar así el Puerto de Nueva Palmira como el principal destino en ida y vuelta de la Hidrovia con una profundidad adecuada no menor

a 36 pies. Como todas las cuestiones bilaterales requiere de mucha fineza y negociación por ambos países

INTERESES MARÍTIMOS - POLÍTICA NACIONAL - ORGANIZACIÓN

6) El país posee una gran parte de su futuro desarrollo ligado a sus Intereses Marítimos. El comercio internacional, la logística portuaria, la pesca, la cercana búsqueda de hidrocarburos, son solamente alguno de los ejemplos. A pesar de lo importante y lo específico de esta temática, su gestión a nivel del Estado se lleva a cabo de manera descoordinada y por organizaciones con distintas dependencias funcionales y diferentes niveles jerárquicos. ¿No cree conveniente la creación de una organización a nivel ministerial, como ser un Ministerio de Asuntos Marítimos, para coordinar y dirigir toda la política nacional en relación a los asuntos del mar?

No consideramos en esta etapa la necesidad de crear una organización a nivel ministerial para nuclear todos los asuntos relacionados a los intereses marítimos, pero dada la importancia de su crecimiento y la necesidad de un mejor y más rápido gestionamiento de los mismos, debemos analizar la posibilidad de instrumentar una Secretaría de Asuntos Marítimos y Fluviales. Esta podría depender de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y emitiría lineamientos políticos centralizados y contribuiría a una más rápida ejecución descentralizada por todos los organismos involucrados.

INTERESES MARÍTIMOS – INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

7) La necesidad de ampliación de la infraestructura portuaria ha llevado a

la apertura a la inversión privada para solventar estos emprendimientos. ¿Considera necesaria la participación pública asociada a estas empresas? ¿De qué forma debería llevarse a cabo?

La ANP ha llevado a cabo grandes emprendimientos asociándose con empresas privadas. Esto ha permitido ampliar en forma muy importante la infraestructura portuaria; no obstante, como es de conocimiento público hay otros emprendimientos que están en pleno trámite y que van a permitir de acuerdo a los estudios técnicos de las previsiones para movimientos de cargas en contenedores, evitar el futuro colapso del puerto de Montevideo.

INTERESES MARÍTIMOS - MARINA MERCANTE NACIONAL

8) Resulta estratégico para todo país que prioriza su desarrollo en el comercio exportador, la posesión de sus propios medios de transporte, especialmente de la modalidad marítima. Nuestra flota mercante no solamente no ha acompañado el aumento de nuestras exportaciones e importaciones, sino que además ha sufrido un constante deterioro. Ello conlleva que una parte importante de los resultados de este comercio, deban ser volcados en pagos a compañías propietarias de barcos de bandera extranjera. Las soluciones no son de fácil instrumentación y podrían pasar por áreas tales como medidas de fomento a la adquisición, mantenimiento y construcción de una flota mercante al servicio del país y en el entretiem- po el establecimiento de cláusulas de reserva de carga. ¿Cómo definirá para su gobierno las grandes líneas políticas que pudieran reencauzar la solución a este importante problema?

En el actual mundo marítimo globalizado en el cual un puñado de megacompañías marítimas extranjeras tienen el control de todas las líneas regulares con un significativo número de grandes buques mercantes, se hace muy difícil competir con buques de ultramar. Estamos convencidos que podemos aspirar a distribuir en toda la región las cargas que dejan esas naves en nuestros puertos. Para ello, tenemos que desarrollar una marina de cabotaje acorde con feeders, convoyes de barcasas y otras embarcaciones de cabotaje fluvial, que lleguen en primera instancia a los puertos de toda la cuenca del Plata, para lo cual se hace indispensable eliminar las asimetrías aún existentes en la legislación de los países que la conforman.

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

9) El Astillero de la Armada desarrolló una infraestructura industrial y humana que lo hace único en el País y con gran potencial de expansión regional. ¿Qué medidas de gobierno tomaría a los efectos de desarrollar el mercado de la construcción naval comercial en general y específicamente para proyectos de la propia Armada?

Consideramos indispensable aprovechar la infraestructura desarrollada en el astillero de la Armada, empleando la misma en proyectos comerciales, construyendo embarcaciones para el propio Estado (ANCAP, ANP, Dirección de Hidrografía de MTOP) y en particular los buques que en el futuro podría requerir la Armada para tener una efectiva presencia en las áreas de su jurisdicción. No se descarta que con la recuperación de la economía mundial y regional, se puedan enfrentar proyectos de construcción para las futuras necesidades de la hidrovia Paraná -Paraguay, para lo cual se

debería procurar especialización en un sector del mercado específico de buques ejem. empujadores....) que permita competir ventajosamente en la región.

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

10) A los efectos de cumplir con los exigentes plazos de las reparaciones navales y beneficiarse con la transferencia de tecnología en los complejos procesos de construcción naval, ¿apoyaría una normativa que permita a los diques y astilleros de la Armada, asociarse con otras empresas y desempeñarse en el marco del derecho privado?

La transferencia de tecnología puede obtenerse a través de asociaciones estratégicas con otros astilleros que consideren la posibilidad de construir o ensamblar buques para nuestro País o la región empleando las actuales instalaciones o mejorando las mismas. Las exigencias de los plazos de las reparaciones y de las construcciones navales no deberían comprometer los eventuales trabajos que se puedan presentar en el futuro, por lo que se considera conveniente procurar para los diques de la Armada un régimen similar al que podría tener cualquier empresa del Estado que se maneja en el marco del derecho privado a los efectos de las compras, contrataciones de personal, etc.

RECURSOS HUMANOS - PERSONAL NAVAL

11) Los recursos humanos de la Armada Nacional están experimentando un constante deterioro en su calidad y en su cantidad. Las razones del mismo pasan por diferentes factores generados no solamente por el olvido presupuestal en sus remuneraciones en

relación al resto de la fuerza laboral del país, sino también a un constante menoscabo social en relación a hechos del pasado, en los cuales los actuales integrantes de las FFAA no han tenido arte ni parte. Los resultados de este proceso serán muy difíciles y costosos de revertir. ¿Cuáles son las medidas que su gobierno instrumentaría para revertir la situación arriba citada?

Hay que comenzar a recuperar progresivamente las remuneraciones salariales y premiar con retribuciones especiales a todos aquellos que demuestren niveles de profesionalidad que los distingan o cumplan tareas de especial exigencia de tiempo que no les permita acceder a otras fuentes laborales.

RECURSOS HUMANOS- EDUCACIÓN MILITAR - ESCUELAS DE FORMACIÓN DE OFICIALES

12) La formación de un oficial militar es un proceso que difiere del que se lleva a cabo en otras profesiones. Lo anterior no se verifica en lo académico, sino más bien en la creación de pautas esenciales de conducta como el valor, la obediencia, el honor y la lealtad, que sin ser ajenos a otros grupos sociales, resultan esenciales para la profesión militar. El logro de estos objetivos en la formación ha sido propuesto tradicionalmente, a lo largo de la historia militar del mundo, en ambientes austeros, rigurosos, jerarquizados y con gran solidaridad generacional. ¿Considera su Partido promover cambios en esta estructura educativa en las escuelas de formación de Oficiales?

Se reconoce la necesidad de ciertas pautas distintivas de la institución militar, como lo tienen muchas otras profesiones, no obstante se deberá insistir en inculcar las vir-

tudes y valores cívicos republicanos compartidos por toda la ciudadanía en el marco de la ley y el respecto a los derechos humanos.

Las escuelas de formación de cada una de las fuerzas deberán coordinadamente aggiornar sus sistemas disciplinarios y reglamentos que rigen a los alumnos en general con las especificidades del caso, ajustando los mismos a la realidad que rige nuestras sociedades en los tiempos que nos ha tocado vivir.

ARMADA NACIONAL – ESTABLECIMIENTO NAVAL TERRESTRE

13) Durante los últimos años, la Armada Nacional ha invertido importantes recursos en construir y mantener las instalaciones que conforman su establecimiento naval terrestre. Entre ellas se encuentran las ubicadas en el Área Naval de Miramar, donde funcionan la Escuela Naval, la Escuela de Guerra Naval y el Complejo Deportivo Naval, y en la proyectada Área Naval del Cerro con el Cuartel del Cuerpo de Fusileros Navales. Con el transcurrir del tiempo, estas Unidades han generado no solamente sólidas estructuras edilicias, sino que además han promovido un ámbito funcional que incluye al personal militar y civil que allí desarrolla sus tareas. ¿Tiene su Partido alguna propuesta para ejecutar mudanzas de las instalaciones navales terrestres?

Procuraremos una solución para los buques de la Armada que se encuentran surtos en el puerto de Montevideo; ese lugar no es el más adecuado y además entorpece la actividad comercial del puerto.

Respecto a otras áreas nos parece que está bien que hayan concentrado las unidades.

ARMADA NACIONAL - OPERACIONES NAVALES INTERNACIONALES DE ENTRENAMIENTO

14) Las operaciones navales de entrenamiento llevadas a cabo con marinas de países amigos, han resultado en un factor de gran valor para el mejoramiento de las capacidades operativas de nuestra Armada. Entre ellas, la Operación UNITAS ha constituido un hito que, a lo largo de más de 50 años, ha liderado la operación combinada con marinas de todo el mundo. En el año 2000, nuestra Armada firmó la reconversión total de la Operación UNITAS, por la cual el planeamiento y el comando operativo estaría a cargo de manera sucesiva por Argentina, Brasil y nuestro país, permitiéndose así entrenarnos para nuestros propios objetivos operativos. Por una decisión política, la Armada Nacional ha dejado de participar en esta Operación, en tanto ha sido autorizada a tomar parte de una operación combinada que se lleva a cabo en el Caribe, bajo el comando directo de los EE.UU., cuyo objetivo es la protección del Canal de Panamá. ¿No considera su Partido que esto resulta en una incongruencia, que afecta la capacidad de nuestra Armada en entrenarse en operaciones relacionadas con nuestros verdaderos objetivos nacionales?

A lo largo de la historia de las operaciones con otros países no siempre los objetivos operativos seleccionados por las fuerzas han coincidido con los verdaderos objetivos nacionales. La participación en la Panamax en un escenario lejano permite mantener las capacidades operativas de la Armada, no compromete a ninguna potencia extra- continente con el Atlántico Sur o el Río de la Plata y además en los últimos años está permitiendo efectuar los relevos

del contingente de las fuerzas de paz en Haití.

VALORES CÍVICOS NACIONALES

15) Muchos sociólogos han afirmado que se está procesando en nuestro país un continuo deterioro de valores, entre los cuales se incluyen los sentimientos de patria y de nación. ¿Entiende su partido que el regreso a la celebración de las Fiestas Patrias con participación cívica y militar, como así la revalorización de los símbolos patrios tradicionales, podría contribuir en revertir este proceso?

Se ha propuesto revalorizar algunas fechas patrias olvidadas en el marco del proceso emancipador como ha sido el Grito de Asencio que marcó el comienzo de dicho proceso. A partir de 2011 cuando se cumplan 200 años del mismo se va a rescatar del olvido ese hito histórico que posteriormente sería seguido por toda la gesta artiguista la cual ha sido muy recordada en estos últimos tiempos.

INTERESES NACIONALES – INTERESES MARÍTIMOS- PROTECCIÓN DE LAS INVERSIONES

16) Una de las misiones asignadas modernamente a las Marinas de todo el mundo ha sido la de protección de los recursos naturales en su ámbito operativo. Uruguay prevé embarcarse en la prospección de hidrocarburos en la plataforma

continental. Dichos trabajos requieren cuantiosas inversiones de parte de las empresas adjudicatarias y que, por lo tanto, requerirán una constante vigilancia y protección durante la búsqueda y posterior extracción. En muchas marinas latinoamericanas, se solventan estas operaciones de seguridad mediante el establecimiento de un cánón relacionado con el valor del “bien custodiado”. Este concepto, de moderno desarrollo en varios países especialmente de Latinoamérica, implica que la inversión en defensa debe guardar relación con el valor de lo defendido y que dicha ecuación tendría que reflejarse en los costos incluidos en dicha inversión. ¿Considera conveniente la aplicación de este procedimiento, que permitiría a la Armada Nacional proveer de la adecuada seguridad sin afectar el erario nacional?

En los próximos años efectivamente empezaremos con las primeras etapas de la prospección de hidrocarburos en la plataforma continental. No descartamos que se pueda establecer para la Armada Nacional un canon a las empresas adjudicatarias que esté relacionado con el valor custodiado y aún más, pensamos que esas empresas puedan dinamizar el proceso de la industria, orientando otra parte a un fondo para la construcción con mano de obra nacional de los medios adecuados de vigilancia y protección.



Elecciones 2009

Preguntas a los sres. candidatos a la Presidencia de la República

SR. RAÚL RODRÍGUEZ

Candidato por Asamblea Popular

DEFENSA NACIONAL – LEY MARCO

1) ¿Cómo considera el aporte de la Ley Marco de Defensa Nacional, recientemente aprobada, a la protección e impulso de los Intereses Marítimos Nacionales?

El hecho de que a partir de esta Ley Marco de Defensa Nacional, nuestro país tenga por primera vez una referencia legal en una materia tan importante, no deja de ser considerada por nosotros como algo positivo. Pero desde nuestra concepción, la Defensa Nacional requiere una participación de todo el pueblo, y no de una manera formal, sino muy concreta. Todas las naciones y pueblos que fueron agredidos, pudieron resistir con éxito a esas agresiones en la medida que la Defensa Nacional no sólo estuvo en manos de las FFAA de dicho país, sino que había un pueblo preparado y armado para la defensa de su nación. En la actual Ley Marco de Defensa Nacional esto no está expresado en forma concreta. Solo se habla de defensa de la sociedad sin explicitar qué significa eso. Por otra parte, no hay ninguna explicitación clara sobre la defensa de nuestros intereses marítimos, ni sobre el rol que jugaría la Armada Nacional en ese caso. Todo está expresado en un sentido muy general sin precisar exactamente de qué manera la Armada Nacional hará la protección de los intereses Marítimos Nacionales.

DEFENSA NACIONAL - SEGURIDAD INTERIOR

2) Teniendo en cuenta la preocupante situación de la seguridad pública, se ha presentado un proyecto de ley por el cual se crearía una Guarda Nacional. La misma contaría con 2000 efectivos militares con su correspondiente oficialidad y al mando de un Oficial General en actividad, con el objetivo de participar en tareas policiales. ¿Está de acuerdo su Partido en la afectación de las Fuerzas Armadas en funciones de seguridad interior?

Nuestro partido es completamente contrario a la afectación de las Fuerzas Armadas en funciones de seguridad interior

DEFENSA NACIONAL– INTERESES MARÍTIMOS – ARMADA NACIONAL

3) Nuestro país iniciará, a mediano plazo, las prospecciones en búsqueda de hidrocarburos líquidos y gaseosos en la Plataforma Continental. A su vez, acaba de presentar, ante las Naciones Unidas, los documentos necesarios para el reclamo de sus derechos sobre una importante extensión de la misma. Las dos condicionantes citadas generarán, de manera inevitable, nuevos requerimientos en la defensa nacional y en especial en la Armada Nacional, para defender los nuevos derechos adquiridos. Modernizar una Armada para el cumplimiento de nuevas misiones, consume un tiempo no menor de 10 años, en la recomposición de su material

y en la preparación del personal. ¿Entiende que el país debe considerar de manera prioritaria y al más alto nivel político, la preparación de esta “nueva Armada” ante los nuevos desafíos planteados?

Todo indicaría que la Armada Nacional se encuentra en una situación bastante crítica en el aspecto material, por lo cual sería, a nuestro criterio, el encare de una recomposición en este aspecto así como la preparación necesaria para enfrentar los nuevos desafíos. La situación oceánica y las doscientas millas de zona de exclusión económica (125.057 kilómetros cuadrados), de Uruguay es continuamente depredada por piratas del mar que hacen su agosto en enero.

DEFENSA NACIONAL – ORGANIZACIÓN – ARMADA NACIONAL- AVIACIÓN NAVAL

4) La Aviación Naval constituye un componente indisoluble del sistema buque-aeronave, que aumenta la eficiencia en las operaciones llevadas a cabo por unidades de superficie. El carácter específico de estas tareas hace necesarios un profundo conocimiento profesional y una fluida coordinación entre los operadores de ambos medios, lo cual se logra fácilmente cuando los dos han compartido la misma formación y el mismo entrenamiento, a lo largo de toda una carrera profesional común. No obstante estos argumentos, se continúan difundiendo intenciones de integrar a la Aviación Naval a la Fuerza Aérea Uruguaya. ¿Cuál es su punto de vista en referencia a esta situación?

No parecen haber argumentos sólidos para la integración de la Aviación Naval a la Fuerza Aérea, y sí los hay para mantener la actual situación de independencia de la primera sobre la segunda.

RELACIONES EXTERIORES – INTERESES MARÍTIMOS - DESARROLLO PORTUARIO - NAVEGACION

5) La oposición o dilatorias de nuestro vecino del Plata en relación al dragado del Canal Martín García, limita de manera importante el desarrollo necesario del Puerto de Nueva Palmira y de las Hidrovías Paraná - Paraguay y la del Río Uruguay. ¿Cómo visualiza esta situación y cómo se encararía su solución?

El dragado del Canal Martín García resulta estratégico para nuestro país (la suerte logística del país se juega con la Hidrovía y el dragado del Canal Martín García), pero la actitud argentina sobre este tema se enmarca dentro de la zona de confrontación que el actual gobierno ha tenido con el argentino. Esto requiere un replanteo de las relaciones, la búsqueda imprescindible del mejoramiento de las mismas, y el retorno a los más plenos entendimientos dentro de lo cual se inscribe este tema.

INTERESES MARÍTIMOS - POLÍTICA NACIONAL - ORGANIZACIÓN

6) El país posee una gran parte de su futuro desarrollo ligado a sus Intereses Marítimos. El comercio internacional, la logística portuaria, la pesca, la cercana búsqueda de hidrocarburos, son solamente alguno de los ejemplos. A pesar de lo importante y lo específico de esta temática, su gestión a nivel del Estado se lleva a cabo de manera descoordinada y por organizaciones con distintas dependencias funcionales y diferentes niveles jerárquicos. ¿No cree conveniente la creación de una organización a nivel ministerial, como ser un Ministerio de Asuntos Marítimos, para coordinar y dirigir toda la política nacional en relación a los asuntos del mar?

Sobre este punto nuestra posición es estudiar seriamente la posibilidad de que exista un Ministerio de Asuntos Marítimos

INTERESES MARÍTIMOS – INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

7) La necesidad de ampliación de la infraestructura portuaria ha llevado a la apertura a la inversión privada para solventar estos emprendimientos. ¿Considera necesaria la participación pública asociada a estas empresas? ¿De qué forma debería llevarse a cabo?

Nuestra posición, tanto respecto a los aeropuertos como a los puertos es que deben estar en manos del Estado.

INTERESES MARÍTIMOS - MARINA MERCANTE NACIONAL

8) Resulta estratégico para todo país que prioriza su desarrollo en el comercio exportador, la posesión de sus propios medios de transporte, especialmente de la modalidad marítima. Nuestra flota mercante no solamente no ha acompañado el aumento de nuestras exportaciones e importaciones, sino que además ha sufrido un constante deterioro. Ello conlleva que una parte importante de los resultados de este comercio, deban ser volcados en pagos a compañías propietarias de barcos de bandera extranjera. Las soluciones no son de fácil instrumentación y podrían pasar por áreas tales como medidas de fomento a la adquisición, mantenimiento y construcción de una flota mercante al servicio del país y en el entretiem- po el establecimiento de cláusulas de reserva de carga. ¿Cómo definirá para su gobierno las grandes líneas políticas que pudieran reencauzar la solución a este importante problema?

Según nuestra visión de país y sus soluciones de futuro, enmarcamos las mismas en recobrar tanto la soberanía política como la independencia económica, de ahí que apostaríamos muy fuertemente a la creación de una verdadera flota mercante nacional con barcos petroleros, frigoríficos y de pesca, tal como reza en nuestro Programa de 40 Medidas.

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

9) El Astillero de la Armada desarrolló una infraestructura industrial y humana que lo hace único en el País y con gran potencial de expansión regional. ¿Qué medidas de gobierno tomaría a los efectos de desarrollar el mercado de la construcción naval comercial en general y específicamente para proyectos de la propia Armada?

Tanto en este punto como en el siguiente buscaremos lograr acuerdos de complementación con países con una gran tradición marítima, para transferencia de tecnología que nos permita potenciar al máximo la construcción naval.

INTERESES MARÍTIMOS-INDUSTRIA NAVAL – DIQUE NACIONAL

10) A los efectos de cumplir con los exigentes plazos de las reparaciones navales y beneficiarse con la transferencia de tecnología en los complejos procesos de construcción naval, ¿apoyaría una normativa que permita a los diques y astilleros de la Armada, asociarse con otras empresas y desempeñarse en el marco del derecho privado?

No estamos de acuerdo con que los diques y astilleros de la Armada se asocien con empresas privadas. Para nosotros, sí son posibles los acuerdos de gobierno a

gobierno que nos permitan mejorar sensiblemente esta área estratégica.

RECURSOS HUMANOS - PERSONAL NAVAL

11) Los recursos humanos de la Armada Nacional están experimentando un constante deterioro en su calidad y en su cantidad. Las razones del mismo pasan por diferentes factores generados no solamente por el olvido presupuestal en sus remuneraciones en relación al resto de la fuerza laboral del país, sino también a un constante menoscabo social en relación a hechos del pasado, en los cuales los actuales integrantes de las FFAA no han tenido arte ni parte. Los resultados de este proceso serán muy difíciles y costosos de revertir. ¿Cuáles son las medidas que su gobierno instrumentaría para revertir la situación arriba citada?

El deterioro de los recursos humanos de la Armada Nacional para nosotros está motivado en la continuidad de una política económica que prioriza siempre el cumplimiento de los compromisos con el endeudamiento externo, la continua afiliación a los dictados de los organismos internacionales, que en esta materia son los que evitan que se piense en un país con política económica independiente. Desde ese ángulo, la falta de recursos es permanente, no sólo para la Armada Nacional, sino para muchos otros sectores de la vida nacional (INUAU, Cárceles). Los resabios que han quedado de los hechos del pasado sólo podrán ser revertidos a través de la Justicia que haga la separación entre los que tuvieron la verdadera responsabilidad en esos hechos y los que no. Mientras esto no ocurra, se seguirá viendo en cada integrante de las FFAA a un torturador, etc. Dos elementos

son necesarios para revertir esa situación: Justicia y una reformulación completa de la formación de los integrantes de las FFAA.

RECURSOS HUMANOS-EDUCACIÓN MILITAR - ESCUELAS DE FORMACIÓN DE OFICIALES

12) La formación de un oficial militar es un proceso que difiere del que se lleva a cabo en otras profesiones. Lo anterior no se verifica en lo académico, sino más bien en la creación de pautas esenciales de conducta como el valor, la obediencia, el honor y la lealtad, que sin ser ajenos a otros grupos sociales, resultan esenciales para la profesión militar. El logro de estos objetivos en la formación ha sido propuesto tradicionalmente, a lo largo de la historia militar del mundo, en ambientes austeros, rigurosos, jerarquizados y con gran solidaridad generacional. ¿Considera su Partido promover cambios en esta estructura educativa en las escuelas de formación de Oficiales?

Sí, promoveremos cambios sustanciales en la formación de los Oficiales de las FFAA.

ARMADA NACIONAL – ESTABLECIMIENTO NAVAL TERRESTRE

13) Durante los últimos años, la Armada Nacional ha invertido importantes recursos en construir y mantener las instalaciones que conforman su establecimiento naval terrestre. Entre ellas se encuentran las ubicadas en el Área Naval de Miramar, donde funcionan la Escuela Naval, la Escuela de Guerra Naval y el Complejo Deportivo Naval, y en la proyectada Área Naval del Cerro con el Cuartel del Cuerpo de Fusileros Navales. Con el transcurrir del tiempo, estas Unidades han genera-

do no solamente sólidas estructuras edilicias, sino que además han promovido un ámbito funcional que incluye al personal militar y civil que allí desarrolla sus tareas. ¿Tiene su Partido alguna propuesta para ejecutar mudanzas de las instalaciones navales terrestres?

No hemos estudiado esa posibilidad. En el futuro pueden estar enmarcadas en los proyectos que se encaren en forma conjunta con otros países amigos en esa materia.

ARMADA NACIONAL - OPERACIONES NAVALES INTERNACIONALES DE ENTRENAMIENTO

14) Las operaciones navales de entrenamiento llevadas a cabo con marinas de países amigos, han resultado en un factor de gran valor para el mejoramiento de las capacidades operativas de nuestra Armada. Entre ellas, la Operación UNITAS ha constituido un hito que, a lo largo de más de 50 años, ha liderado la operación combinada con marinas de todo el mundo. En el año 2000, nuestra Armada firmó la reconversión total de la Operación UNITAS, por la cual el planeamiento y el comando operativo estaría a cargo de manera sucesiva por Argentina, Brasil y nuestro país, permitiéndose así entrenarnos para nuestros propios objetivos operativos. Por una decisión política, la Armada Nacional ha dejado de participar en esta Operación, en tanto ha sido autorizada a tomar parte de una operación combinada que se lleva a cabo en el Caribe, bajo el comando directo de los EE.UU., cuyo objetivo es la protección del Canal de Panamá. ¿No considera su Partido que esto resulta en una incongruencia, que afecta la capacidad de nuestra Armada en entrenarse en operaciones relacio-

nadas con nuestros verdaderos objetivos nacionales?

Sí, es una incongruencia del actual gobierno, como muchas otras (“Como te digo una cosa, te digo la otra”).

Nuestro partido es contrario a la participación de nuestra Armada en operaciones conjuntas con los EEUU, al considerar a éste una potencia imperial con gran responsabilidad en las agresiones directas e indirectas a los países que luchan por su liberación en el mundo, y en particular en nuestro continente. El entrenamiento en esos casos va más allá de lo meramente militar, sino que es caldo de cultivo para captar ideológicamente a los militares participantes. Lo que ocurre también con las mal llamadas fuerzas de paz, cosa que también este gobierno ha respaldado e impulsado, contraviniendo su propio programa y el sentimiento de la mayoría de sus militantes.

VALORES CÍVICOS NACIONALES

15) Muchos sociólogos han afirmado que se está procesando en nuestro país un continuo deterioro de valores, entre los cuales se incluyen los sentimientos de patria y de nación. ¿Entiende su partido que el regreso a la celebración de las Fiestas Patrias con participación cívica y militar, como así la revalorización de los símbolos patrios tradicionales, podría contribuir en revertir este proceso?

No, creemos que esos sentimientos resurgen cuando un país inicia verdaderamente un proceso de cambio, de liberación nacional, que es el que incluso puede cohesionar al pueblo y las FF.AA. y hacer que necesariamente resurjan los valores referido a la Patria y a la Nación en el sentido no formal, sino de contenido. Algún día debe sonar la verdadera hora de

Artigas, que será ese día en que empecemos a poner en práctica sus ideas y no a debatir sobre el sitio donde deben estar sus restos.

INTERESES NACIONALES – INTERESES MARÍTIMOS- PROTECCIÓN DE LAS INVERSIONES

16) Una de las misiones asignadas modernamente a las Marinas de todo el mundo ha sido la de protección de los recursos naturales en su ámbito operativo. Uruguay prevé embarcarse en la prospección de hidrocarburos en la plataforma continental. Dichos trabajos requieren cuantiosas inversiones de parte de las empresas adjudicatarias y que, por lo tanto, requerirán una constante vigilancia y protección durante la búsqueda y posterior extracción. En muchas marinas latinoamericanas, se solventan estas operaciones de seguridad mediante el establecimiento de un cánon relacionado con el valor del “bien custodiado”. Este concepto, de moderno desarrollo en varios países especialmente de Latinoamérica, implica que

la inversión en defensa debe guardar relación con el valor de lo defendido y que dicha ecuación tendría que reflejarse en los costos incluidos en dicha inversión. ¿Considera conveniente la aplicación de este procedimiento, que permitiría a la Armada Nacional proveer de la adecuada seguridad sin afectar el erario nacional?

Parece un procedimiento idóneo para lograr una economía de recursos al erario nacional. En última instancia todo dependerá de con quién se hagan los acuerdos pertinentes para esas prospecciones. Desde nuestro punto de vista dichas prospecciones se deberían hacer con gobiernos amigos, que nos faciliten certezas sobre los resultados de las mismas y bajo condiciones económicas de usufructo común exentas de todo tipo de especulación, de aprovechamiento de nuestros recursos naturales en favor de una potencia capitalista. Debemos pensar a nuestro país en el marco de los países que luchan por su liberación política y su independencia económica.



FUTUROS DESAFIOS PARA NUESTRA ARMADA

Contralmirante Alberto L. CARAMÉS SILVEIRA



Ascendió a su actual jerarquía el 1ro. de Febrero de 2006.

Prestó servicios en diversas Unidades flotantes, entre ellas, barreminas ROU Río Negro, ROU Maldonado; Destructor-Escolta, ROU Artigas, Buque Motor Estemar II y Buque Petrolero ROU Juan Lavalleja.

Además prestó servicios en Unidades terrestres, entre otras, Centro de Adiestramiento de las Fuerzas de Mar, Cuerpo de Fusileros Navales, Escuela Naval, Academia de Guerra Naval y Estado Mayor General de la Armada.

Ejerció la Sub Dirección de la Escuela Naval, el Comando de la Fragata ROU “Montevideo”, la Jefatura de la División Logística del Estado Mayor General y fue Jefe del Gabinete del Comandante en Jefe de la Armada.

Efectuó Cursos en la Marina de la República Federativa de Brasil y en el Reino de España, País en el cual se desempeñó como Agregado Naval.

Como Oficial Almirante se desempeñó como Director General de Material Naval.

Actualmente ejerce la Dirección de Personal Naval.

No escapa a nadie que estamos insertos en un mundo cada vez más interdependiente y globalizado que con sus beneficios y males, éstos últimos producto de la ambición y codicia del hombre, conjuntamente con la ausencia de controles regulatorios de los organismos competentes, obligan a todos los países a proteger sus intereses cada vez más en tiempo de paz, brindando la debida seguridad a los mismos en sus espacios de responsabilidad.

Los cambiantes escenarios de riesgos y amenazas del siglo XXI, están teniendo una cabal incidencia en la definición de las capacidades y configuración de las plataformas navales de las diferentes marinas,

de acuerdo a la estrategia naval concebida para la defensa de los intereses marítimos propios en el marco de las leyes nacionales y el derecho internacional.

Por esas razones, cada vez son más las armadas, incluso aquellas consideradas oceánicas, que sin abandonar el alistamiento del material y el adiestramiento del personal para los tradicionales conflictos de alta intensidad, han incorporado a sus medios militares naves adecuadas, para afrontar las misiones de “Prevención” en tiempo de paz, con una presencia avanzada de buques de bajo costo, gran autonomía y escasa tripulación para el control de los espacios marítimos de interés nacional.

Recordemos que el concepto de “Prevención”, es mucho más amplio que el de “Disuasión” y que si bien aún se arrastra una tendencia en algunas marinas a cumplir con aquella, empleando los medios navales concebidos exclusivamente para la guerra, actualmente se está en plena transformación de esos conceptos estratégicos.

No obstante, en las armadas más rezagadas al respecto, siguen influyendo razones como carencia de buques idóneos, inercia institucional no actualizada por nuevas corrientes de pensamiento estratégico y compras de oportunidad, entre otras.

Los conflictos tradicionales no son los únicos y está demostrado que la seguridad ha cobrado un especial interés en los espacios marítimos, llámese mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva.

En el caso de nuestro País, con la extensión de los derechos sobre el lecho y subsuelo en la plataforma continental, nuestros intereses se extenderán hasta las 350 millas en el frente atlántico. Los estudios correspondientes fueron presentados ante Naciones Unidas y en los próximos años la Armada tendrá la enorme responsabilidad de tener una presencia efectiva de carácter preventivo en esos espacios, como actualmente la tiene hasta las 200 millas náuticas.

Por otro lado, lejos de nuestro espíritu, como marinos militares, está menoscabar la importancia de ese fenómeno social que a lo largo de la existencia de la humanidad ha sido y lamentablemente seguirá siendo la “guerra”. Somos conscientes que el estado normal de relacionamiento entre diferentes actores (personas, países, regiones...) es el conflicto de intereses y la escalada al nivel de crisis sólo se contiene a través del continuo intercambio, buen relacionamiento, diálogo fluido, colaboración y negociación entre las partes, pues

es la única forma de evitar seguir escalando en el espiral de violencia y trepar a los niveles del conflicto armado.

En fin, estamos planteando que un país como el nuestro, que siempre aspiró a evitar la guerra, debe estar en condiciones de disuadir en el mar a un eventual enemigo con un pequeño componente de un “poder defensivo” eficaz, creíble y contundente, para dejar clara nuestra voluntad de entrega por la Patria a quienes, con intenciones dudosas, quieran otear la tierra de los orientales desde el mar.

Pero por otro lado, no podemos pensar, excepto en casos extraordinarios, que los escasos medios militares deban ser derivados para cumplir tareas subsidiarias, pues generalmente son desproporcionados para la misión, la relación costo beneficio es inapropiada, las tripulaciones son excesivas y los equipamientos inadecuados. Estos medios no pueden actuar con eficiencia y además hacer una “prevención creíble” y con sostenida presencia en la mar, a fin de defender nuestros intereses marítimos en tiempos de paz: **diferentes misiones exigen diferentes soluciones.**

Imposible no considerar como un ingrediente básico para la toma de decisiones el pretender cumplir con eficacia y eficiencia la misión, sin derrochar los siempre escasos recursos económicos.

La Armada, además de la defensa de la soberanía y jurisdicción en las áreas, de competencia, debe asegurar el cumplimiento de las leyes nacionales y los convenios internacionales, colaborando en la protección y desarrollo de los intereses marítimos nacionales. La “Acción Marítima” ejercida por el Estado, se debería llevar a cabo con buques concebidos para conflictos de baja intensidad, cuya ecuación de costos en su vida útil es comparablemente inferior a la de cualquier unidad de combate.

Para ello, las nuevas concepciones estratégicas están incluyendo los buques de Patrulla Oceánica (PO), también llamados Patrulleros de Zona Marítima (PZM), o Buques de Acción Marítima (BAM), que permiten a los Estados tener una presencia naval efectiva en sus áreas de jurisdicción y llevar a cabo tareas de interdicción marítima, protección y control del tráfico mercante, mercancías peligrosas, tráfico de armas, drogas, control de pesqueros, apoyo a operaciones de buceo, entre otras tareas.

Estas unidades están siendo diseñadas como plataformas versátiles en su empleo, con dotaciones muy reducidas de no más de 35 tripulantes, habitabilidad amplia para largas permanencias en el mar, destacándose por el bajo costo operativo y gran capacidad de apoyo logístico y sanitario, búsqueda y rescate en el mar y control ante derrames de hidrocarburos, pues llevan a bordo contenedores especialmente preparados con material y equipamiento para operaciones medioambientales. El armamento de las mismas se reduce al mínimo imprescindible para cumplir las misiones para las cuales fueron concebidas. Disponen de helicóptero embarcado y capacidad de arriar al mar, rápidamente, embarcaciones neumáticas para las dotaciones de visita de buques que se ordene inspeccionar o apoyar, además cuentan con las cualidades marineras necesarias para operar en el frente oceánico, con excelentes condiciones de vida para sus tripulaciones.

No podemos seguir viviendo de espaldas al mar. Nuestra realidad marítima ha cambiado a pasos agigantados en los últimos años y seguirá cambiando a partir de mañana, cuando se amplíen nuestros derechos y continúe incrementándose sensiblemente el tráfico marítimo de los grandes buques mercantes. Basta fijar nuestra mirada en el horizonte para encontrar todos

los días un significativo número de naves frente a la costa montevideana.

Poco falta para que se instalen las primeras plataformas para la prospección de petróleo y gas en nuestra zona económica exclusiva, con todo el apoyo logístico que requieren para su operación; no podemos esperar que los acontecimientos se precipiten. La Armada se juega el prestigio como institución, ante el nuevo escenario estratégico, con una proliferación de riesgos y amenazas que refuerzan la razón de ser de cometidos de vigilancia, apoyo y colaboración con patrulleros adecuados.

Este tipo de buques permitirá, sin duda, contribuir a la acción del Estado en el mar, para proteger los intereses marítimos nacionales y retribuir con responsabilidad social el bienestar a todos los ciudadanos orientales, apoyando el desarrollo de una conciencia marítima nacional.

Todo parece indicar que ha llegado el momento de un nuevo plan de redimensionamiento de nuestra flota, con una renovación de medios que no excluya aquellos buques que se requieren de acuerdo a las necesidades estratégicas en los espacios de interés marítimo nacional, pues parece razonable que primen los mismos sobre otros compartidos en alianzas.

Siempre que se habla de incorporación de medios, parece que no quedan otras posibilidades que mirar a ciertos países que se desprenden de algunos buques de guerra, generalmente antiguos o casi al término de su vida útil y que transfieren los mismos por razones económicas o estratégicas, normalmente ajenas a nuestros intereses.

Lamentablemente nuestras capacidades de inversión son muy limitadas, y el margen de maniobra, por lo tanto, es muy restringido para acceder a unidades de combate con capacidades vigentes. Pero, en el

caso que nos estamos refiriendo, o sea Patrulleros de mediano porte con tecnología comercial, que no disponen de sistemas complejos, el problema se plantea en otros términos. No cabe la menor duda que se puede hallar solución al mismo, cons-

truyendo, ensamblando o reacondicionando buques con dirección técnica, mano de obra nacional y con la infraestructura disponible por la industria naval pública y privada del país.

El desafío está planteado.



LA ENCRUCIJADA DE LA INDUSTRIA NAVAL NACIONAL

Capitán de Navío (CIME) Raúl RODRÍGUEZ

Realizó un curso sobre “Planificación y Control de la Producción” en el Centro de Tecnología y Productividad Industrial. Egresó con Diploma de Honor en el Post Grado del Programa de Dirección en Marketing de la Facultad de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Uruguay “Dámaso A. Larrañaga”. Cursó un Master en Marketing en el mismo Instituto de Enseñanza terciaria. Participó del Seminario “ISO 9000 para la Alta Gerencia” organizado por el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas. Participó del II Seminario Regional sobre Posicionamiento y Calidad Total en la Integración organizado por el Centro Latinoamericano de Desarrollo. Participó como presidente de la delegación Uruguaya en el XVIII congreso panamericano de Ingeniería Naval Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria organizado por el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, donde fue designado para integrar el Consejo Consultor. Integró la tripulación del V/ Capitán Miranda como Primer Oficial de Máquinas en el viaje alrededor del mundo. Ejerció la Jefatura de los Diques Mauá; Cerro y posteriormente del Servicio de Construcciones Reparaciones y Armamento entre los años 1998 y 2004, y como Jefe de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto Naval. Con más de 280.000 millas náuticas navegadas es uno de los oficiales CIME en actividad con mayor número de millas navegadas. Actualmente presta servicios como Jefe de Estado Mayor de la Dirección de Material Naval.

El solo enunciar, que los dos únicos diques secos con que cuenta el País datan del último cuarto del siglo XIX, permite comprender lo dificultoso que resulta hablar sobre Industria Naval.

Pero si a eso le agregamos que ambos surgieron como inversiones privadas y que desde hace más de 90 años, uno y más de 40, el otro, están en manos del Estado, no solo lo hace difícil, sino hasta árido o escabroso.

Es que la Industria Naval en general no solamente tiene muy altas barreras a la entrada, tiene inmensas barreras a la salida y eso condiciona fuertemente la inversión.-

Esos diques estatales administrados por la Armada y con el fin fundamental de mantenimiento de su propia flota, volcando la capacidad ociosa a la flota pesquera nacional, junto con el único sobreviviente privado en el sector, el dique flotante de la multinacional griega TSAKOS, representan el último bastión de la reparación naval en seco, o carenado, como se dice en la jerga naval.

Es decir que, cuando hablamos de desarrollo portuario o de incremento de la actividad pesquera con flota nacional o como apostadero de flotas extranjeras, fundamentalmente españolas, debemos comprender lo limitado de nuestra oferta na-

cional de servicios a buques, en cuanto a capacidad instalada y la limitante crítica que ello representa en un eventual proceso de crecimiento.

Si a esto le sumamos que por casi 15 años no ha sido autorizado el ingreso de personal a la actividad de los diques estatales, provocando un envejecimiento en su masa laboral que promedia los 54 años, en oficios de los incluidos en lo que internacionalmente se los conoce como “learning by doing”, debemos concluir que son demasiadas las restricciones al desarrollo sectorial y que las mismas no han sido posible ser salvadas por la sola obra del mercado.

Altas barreras de entrada y salida y la ausencia de una economía de escala que permita desarrollar ventajas comparativas con otros competidores y la casi ausencia de mano de obra calificada, son un hándicap demasiado importante como para ser descontado solo con buena gestión empresarial individual.

No obstante lo descrito, es difícil imaginar un país desarrollado que se ampute la posibilidad de participar en la generación de riqueza proveniente de la construcción naval.

En el proceso constructivo de un buque participan más de 600 insumos de diferentes orígenes industriales, produciendo un efecto de derrame sobre decenas de otras ramas, lo que ha llevado a que la naval sea considerada “madre de industrias” y por lo tanto, contemplada desde el punto de vista de las estrategias nacionales.

El auge del comercio internacional, lamentablemente interrumpido en la pasada primavera, tuvo su repercusión en la rama industrial.

La instalación de BOTNIA y la situación regional desnudaron nuestra realidad.

Eran necesarias barcasas para el transporte de celulosa a través del Río Uruguay, no era factible construirlas en Argentina y los medios disponibles en nuestro país,

hacían dudar de la posibilidad de materializar un proyecto de tal envergadura (cuatro embarcaciones de 88 metros de eslora y doble casco), dentro de los tiempos que el ciclo productivo del cliente requería.

La construcción de dos de ellas fue asumido con éxito por la empresa TSAKOS, quien desarrolló un original proceso productivo, aprovechando su planta industrial existente.

El excelente marco jurídico que brinda la llamada ley de “Diques, Varaderos y Astilleros” y la casi agonizante memoria tecnológica existente en un reducido número de operarios permitió que la Armada cumpliera con el nivel de plazo y calidad internacional (clasificadas por ABS), que surgía del exigente contrato firmado a mediados de 2006 para la construcción de las dos restantes, además de todas las tapas de bodega de las construidas por TSAKOS.

Si bien el proyecto de construcción no representaba más que el desafío casi exclusivamente metalúrgico, dado que las embarcaciones cuentan con muy básicos sistemas propios, permitió recuperar importantes capacidades técnicas, algunas muy significativas y generar una renta que fuera volcada en desarrollar una infraestructura específica, que no solo lo convierten en el único Astillero Nacional, sino que además su moderno equipamiento le permite posicionarse de manera eficiente y competitiva en la región.

Hoy en día se está llevando adelante la construcción de un balizador fluvial para la Armada Nacional y una importante embarcación para trabajos subacuáticos, que estarán finalizados en el presente año, además de dos barcasas cisternas y un empujador para el transporte fluvial de combustible para la ANCAP, dentro de un proyecto que culminará a fines del 2010.

El tipo de carga a transportar y los requerimientos de las prestaciones de un buque de empuje y remolque ya no solo sig-

nifican un desafío desde el punto de vista técnico, sino que lo es desde la aplicación de técnicas de gerenciamiento de proyectos complejos, donde se logre plasmar una adecuada interacción y un mismo nivel de calidad de todos los sub contratos.

Pero como fuera dicho, tanto el conocimiento como la capacidad instalada en la plaza están teniendo, a la luz de este proyecto un desenlace crítico.

Las dificultades existentes para obtener ingenieros, caldereros o empresas de “project manager”, hacen que se vislumbre, en las actuales condiciones, un techo no muy lejano.

Es que el proceso de desarrollo del sector industrial requiere de una estrategia a largo plazo que le imprima certeza y previsibilidad.

Lógicamente no es pensable desarrollar una industria de este tipo teniendo como objetivo el mercado interno.

Pero el desarrollar uno con reglas claras y estables, como sucede en la mayoría de los países con industrias exitosas, es básico.

Para pretender que la Industria Naval logre un participación interesante y sostenida en el P.B.I. no alcanza solo con esfuerzos empresariales individuales, por más voluntad que ellos contengan.

Una de las posibilidades manejadas, es la de visualizar a la industria nacional como un eslabón de la cadena productiva del sector en la región. De esa manera, no sería necesario desarrollar mucho más conocimiento y con las técnicas manejadas hasta la fecha los talleres del país podrían participar como “navalpartistas”, en algún espacio productivo de bajo requerimiento, de la pujante industria brasileña.

Sería una solución práctica y sencilla que en lo inmediato podría alcanzar, para mejorar la facturación y aumentar la ocupación de mano de obra de relativa capacitación.

Se integraría a una economía de escala para realizar algún tipo de parte de buques con los beneficios que ellos implica, tampoco habría que hacer grandes inversiones específicas.

En la práctica representaría más una diversificación de la industria metalúrgica que el desarrollo de la industria naval.

A cambio se comprometería el proceso de conocimiento, de incorporación de nuevas tecnologías y por sobre todo, se asumiría el riesgo empresarial de invertir en una cadena de valor donde uno es el eslabón más delgado.

En otra dirección se han hecho contactos internacionales para poder continuar el proceso de desarrollo integral del sector.

La estrategia implementada implica el detectar algunos sectores en el mercado o buques de medianas características, tales como remolcadores para la hidrovía, o pesqueros para la obsoleta flota nacional o patrulleros para la propia Armada.

Una vez definidas las características de las mismas y las prestaciones esperadas, efectuar vínculos con Astilleros de nivel internacional reconocido, que permitan desarrollar Alianzas Estratégicas que, a través del Astillero de la Armada, puedan interactuar con talleres de plaza cada vez más equipados y mejor capacitados.

No es lo mismo intentar posicionar en la región un tipo de buque “Made in Uruguay”, que el mismo “Hecho en Uruguay bajo licencia de XXX”.

La interacción con técnicos y procedimientos comprobados serían el principal valor a capitalizar.

Evidentemente este camino lleva a la implementación de alianzas estratégicas, en el marco de una política de estado que determine pautas específicas de participación de proyectos conjuntos, en el verdadero sentido del concepto “SECTOR INDUSTRIAL NAVAL”.

ACLARACIÓN

A expreso pedido de la Jefatura del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA), llevamos a conocimiento de nuestros lectores que la autoría del artículo “La extensión de la Plataforma Continental” publicado en la pasada edición de nuestra Revista Naval, corresponde al Sr. Capitán de Navío (CG) Francisco Caamaño.

El C/N Caamaño dirige desde el año 2006 la “Oficina coordinadora del proyecto Plataforma Continental”, habiendo realizado desde ese puesto de trabajo un significativo aporte a los logros reseñados en el citado artículo.

La Redacción

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL URUGUAY

Una alternativa adecuada, factible y aceptable para nuestros patrulleros costeros

Capitán de Navío (CG) Aldo FRANCESCO LI

El C/N Aldo Francescoli ingresó a la Escuela Naval el 1° de marzo de 1971, egresando y con el grado de Guardia Marina del Cuerpo General el 19 de diciembre de 1975.

Ascendió a la jerarquía de Capitán de Navío el 1° de febrero de 1997.

Durante su carrera ha ejercido los siguientes Comandos, Jefaturas y Direcciones: Subdirector de la Escuela Naval; 2do. Comandante del Destructor “18 de Julio”; Jefe y 2do. Jefe del Servicio de Armamento; Jefe del Arsenal Naval; Comandante del Destructor “18 de Julio” y de la Fragata “Montevideo”; Jefe de Gabinete del Comandante en Jefe de la Armada; Jefe de Estado Mayor de la Prefectura Nacional Naval y de la Flota y Agregado de Defensa en la Embajada ante la República Federal de Alemania.

Como Oficial Subalterno fue Jefe de Departamentos y Divisiones en diversas unidades terrestres y flotantes.

En el campo docente destaca su actividad en la Escuela Naval y Escuela de Guerra Naval, habiendo sido profesor de las asignaturas Armamento Naval, Organización y Procedimiento de Estado Mayor, Estrategia y Derecho Internacional Aplicado.

Ha publicado distintos trabajos profesionales e integra, desde su fundación, la Comisión Editorial de la Revista Naval, de la que ha sido también Redactor Responsable y Editorialista.

Además de los cursos reglamentarios de pasaje de grado y de los de capacitación profesional específica, realizó el Curso de Especialización en Artillería y Tiro Naval en la Armada Española y es diplomado en Estado Mayor en la Academia de Guerra Naval Uruguaya y en la Führungsakademie der Bundeswehr de la República Federal de Alemania.

Con fecha 5 de junio de 2008 pasó a situación de retiro en forma voluntaria.

Nuestra Armada cuenta, entre otras, con un área de misión que incluye la patrulla, apoyo a la seguridad en la navegación y Búsqueda y Rescate costeros. Para establecer una referencia, definiré el concepto de “costero”, en términos de distancia desde la costa, hasta unas 50 millas náuticas. Las tareas comprendidas en tal área de mi-

sión son atendidas con diversos tipos de buques que la cumplen en los tres teatros principales de operaciones, esto es Río Uruguay, Río de la Plata y litoral oceánico.

Los referidos buques tienen diferentes características y provienen de diversos orígenes, que se resumen en el siguiente cuadro:

	Eslora	Manga	Calado	Desplazam.	Tripulación	Origen
Patrulleros Vigilante	41,8 m	6,7 m	2,4 m	199,1 t	28	Francia - 1981
Patrulleros Cape	29 m	5,8 m	1,37 m	105 t	15	EE.UU. - 1958
PS	22,57 m	5,18 m	1,8 m	90 t	4	Uruguay - 1956/57
44 pies	13,5 m	3,9 m	1,1 m	17,9 t	3	EE.UU. - 1961
Paysandú	25,5 m	5,7 m	1,2 m	60 t	12	EE.UU.- 1968

Una primera aproximación para valorar la adecuación de los buques para la misión, a pesar de las diferencias que se constatan en sus características, es empírica y resulta del eficaz cumplimiento de sus tareas, a lo largo de todo su tiempo de servicio en la Armada.

En el cuadro anterior se aprecia, además, que salvo los “extremos” en dimensiones y tonelaje marcados por las lanchas de 44 pies y los patrulleros Vigilante, los otros tres tipos de buques presentan características muy similares.

Es de destacar también, la diversidad de unidades para el cumplimiento de un gran número de tareas muy similares, así como la antigüedad de la mayoría de esos buques, que roza y en algunos casos excede ampliamente (más allá de algunas renovaciones), el período de 30 años de vida útil, generalmente aceptado para sus elementos más duraderos, esto es los cascos y principales sistemas fijos.

Resulta claro como una primera conclusión que estos dos elementos, diversidad y vetustez, al incrementar las exigencias de mantenimiento y diversificar el aprovisionamiento, “disparan” los costos de sostenimiento, haciendo que pase a ser financiera y operativamente razonable considerar la alternativa de sustitución.

Enfrentado a este análisis surgen algunas interrogantes que procuraré ir despejando.

Obviamente las respuestas son materia discutible y deben obedecer a un análisis

detallado que incorpore mucha más información de la que yo dispongo, análisis que, además, excede el alcance de un artículo de divulgación como el que pretendo acercar a los lectores. No obstante aspiro a hacer mi aporte a esas respuestas y al debate al respecto

¿Cuál es el mayor grado de estandarización que sería lógico buscar?

El ideal de una estandarización total parece atractivo, pero al analizar las características de los buques existentes, considero que un patrullero en el entorno de los 30 y 35 mts. de eslora y alrededor de las 150 ton. de desplazamiento, podría sintetizar las características y capacidades de todos los buques en consideración, con excepción de las lanchas de 44 pies.

Siendo estas además, las unidades de más reciente arribo al país, con características muy específicas de diseño y capacidades operativas y existiendo un número que hace razonable su manejo como una “unidad logística”, tal como se viene haciendo desde su incorporación, soy de la opinión de que deberían mantenerse en servicio con las pautas actuales, para ser los últimos buques de este tipo a sustituir.

¿Qué especificaciones deben tener los buques a construir?

Entiendo que por el área de operaciones a cubrir y las tareas a desarrollar, las especificaciones generales de construcción deben ser civiles, con redundancia o especificaciones militares en algunas pocas

áreas cuidadosamente seleccionadas, a fin de mejorar la seguridad y capacidades operativas requeridas, manteniendo los costos “bajo control” (“design to cost”).

¿Cuál sería la cantidad de buques a construir?

Un cálculo simple, aproximado y “minimalista”, para manejar magnitudes generales, nos indica lo siguiente:

Área a cubrir: 600 mn. (aprox. línea de costa desde Paysandú a Chuy) x 50 mn. (ancho que definimos para la zona) = 30.000 mn².

Cobertura estimada por un buque/día: 10 (velocidad de avance estimada, considerando velocidad económica y maniobras requeridas por la misión) x 24 x 20 (ancho de barrido radar, considerando buques y blancos pequeños) = 4.800 mn² /día.

Cantidad de buques para una cobertura diaria del área definida = 30.000: 4800 = 7 buques

La capacidad de patrulla aeronaval puede mejorar la eficiencia, pero no debe olvidarse que cualquier incidente hace imprescindible la presencia de unidades de superficie.

Considerando el factor disponibilidad de los buques, normalmente situado en el entorno del 70% por diversas razones como inmovilizaciones por averías o mantenimientos programados, afectación circunstancial a otras tareas, etc, resulta nuevamente que el análisis teórico básico realizado, coincide prácticamente en forma exacta con la cantidad de buques de este tipo con que cuenta nuestra Armada al día de hoy (9). En conclusión, me parece que una serie de entre 7 y 10 patrulleros costeros es una meta profesionalmente sustentable en cuanto a cantidad de buques a obtener.

¿Resulta adecuada la idea de construir en el Astillero de la Armada una serie de patrulleros costeros, de acuerdo a lo esbozado, para sustituir a los actualmente en servicio?

Creo sinceramente que sí pues:

- Permitirá a la Armada contar con buques nuevos en cantidad y calidad tales que aseguren el cumplimiento del espectro de tareas señaladas con eficacia y eficiencia,

- Es concurrente con las políticas de estado de impulso a la construcción naval, aportando beneficios no solo a la Armada, sino también a amplios sectores industriales y comerciales del país,

- Generaría puestos de trabajo,

- Abarataría costos,

- Cumple con varios de los principios logísticos doctrinarios en la Armada:

- *Principio de continuidad:* “La renovación de unidades y sistemas debe realizarse de acuerdo con un programa que le de continuidad en el tiempo”.

- *Principio de nacionalización:* “Conseguir la mayor participación posible de la industria nacional en la obtención de los materiales de línea y los medios de apoyo”.

- *Principio de normalización:* “Normalizar el material dentro de la Armada y en la medida de lo posible con las demás fuerzas”.

¿Resulta factible la idea de construir en el Astillero de la Armada una serie de patrulleros costeros para sustituir a los actualmente en servicio?

Desde el punto de vista tecnológico considero que sí, a la luz de los proyectos ya concretados y actualmente en desarrollo en el Astillero de la Armada.

Sin dudas también que, en este sentido, una asociación estratégica que permita

combinar capacidades con un astillero de más experiencia aseguraría la factibilidad técnica, ahorraría tiempos y minimizaría errores, permitiendo además la adquisición de experiencia, transferencia de tecnología, incremento de capacidades materiales para la construcción naval y “respaldo de marca”, para procurar captar mercado en la región

Todos estos aspectos han sido sintetizados, además, en otro principio logístico doctrinario:

PRINCIPIO DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL: “La armada fomentará la cooperación internacional para obtener y apoyar a sus unidades y sistemas”.

El costo de un buque de las características mencionadas, que mejore la tecnología y capacidades disponibles con que cuentan las unidades actualmente en servicio, puede estimarse en el entorno de los 2 millones de dólares.

Desde el punto de vista financiero pienso, en consecuencia, que un programa de este tipo puede escalonarse a lo largo de un período presupuestal, en el cual, además, a medida que vayan entrando en servicio las nuevas unidades, se comenzará a apreciar el ahorro en gastos de operación y mantenimiento, así como el aumento de seguridad y eficiencia, no cuantificable en términos de dinero.

Puede aplicarse además, el concepto ya mencionado de “design to cost”. En síntesis, el mismo consiste en fijar capacidades mínimas a satisfacer, determinando en base a ellas una asignación presupuestal fija para la serie a construir.

A partir de esa asignación y a través de un proceso de creatividad y refinado del diseño, de optimización de las adquisiciones y de la aplicación de los efectos “de escala” a lo largo de la serie, se pueden mejorar capacidades manteniendo el presupuesto “bajo control”.

Asimismo, debe tenerse muy en cuenta que una porción importante del dinero invertido continuará circulando en el país, colaborando de tal modo a una dinamización genuina de la economía.

Aún ante un período presupuestal con previsibles dificultades económicas, sería esta una inversión pública anticíclica y no tradicional a tener muy en cuenta, que ayudaría a activar la economía y generar comercio y empleo en un sector multiplicador, demandante de mano de obra calificada y de buen nivel tecnológico, como es la construcción naval.

¿Resulta aceptable la idea de construir en el Astillero de la Armada una serie de patrulleros costeros para sustituir a los actualmente en servicio?

Como sabemos, la “aceptabilidad” valora la relación costo/beneficio de una alternativa en consideración.

En este caso particular no es posible analizarla en términos cuantitativos, porque desconocemos las opciones concretas alternativas a la idea que estoy proponiendo.

Reflexionaré entonces al respecto en términos conceptuales.

Las posibles alternativas a la construcción en el país podrían ser:

- **adquisición de construcciones nuevas en el extranjero:** opción que a mi modo de ver sería más cara, con menos obtención de capacidades para nuestra industria y sin volcar a nuestra economía parte alguna del precio a pagar.

- **obtención en el extranjero, a partir de buques usados a precio “político”:** salvo el costo, se mantienen las desventajas de la opción anterior. A ellas seguramente se sumarán la diversidad del material y el tiempo de uso, con sus correspondientes cargas logísticas negativas.

No debe perderse de vista que los países que planifican adecuadamente los ciclos de vida de sus buques, tratan de sacarlos de servicio justo antes de su entrada a una reparación mayor, es decir, cuando sus sistemas principales requieren profundas acciones de mantenimiento que deberían asumirse, entonces, por nuestra Armada.

- mantener las actuales unidades en servicio procurando repararlas y mejorarlas en el país.

Es sabido, como esbozábamos al principio, que a determinada altura del ciclo de vida de cualquier sistema, la obsolescencia tecnológica, la pérdida de disponibilidad, seguridad y eficacia operativa y los costos de mantenimiento y renovación de equipos hacen redituable la inversión en una unidad nueva. Este razonamiento no necesita mucha más explicación, pues lo aplica todo aquel que en un determinado momento, por ejemplo cuando en su coche empiezan las averías sin solución de continuidad (o si es posible algo antes), hace lo imposible por cambiarlo. Muchas veces, incluso, se toman créditos para ello, sabiendo que parte de la amortización se solventará con el ahorro en mantenimiento y en “dolores de cabeza”.

Sólo es necesario, entonces, lograr que los decisores, piensen estos temas con los mismos parámetros con que analizan sus decisiones personales.

Resumen

Me parece que la alternativa de construcción de una serie de patrulleros costeros en el país para sustituir a los actualmente en servicio en la Armada, es un curso de acción de Logística de Alto Nivel perfectamente adecuado, factible y aceptable.

Seguramente le surgirán a los lectores al igual que a mí, innumerables preguntas

respecto a la “bajada a tierra” de una decisión de este tipo.

Por ejemplo, la definición precisa del buque a obtener en cuanto a capacidades operativas, características técnicas y equipamiento, la cantidad de buques a construir y su óptima distribución geográfica, el asegurar el cumplimiento del principio logístico de FACTIBILIDAD (Nunca se deberán obtener medios o iniciar operaciones que no se puedan apoyar con los recursos previstos), la selección del “aliado estratégico” y muchos “etc”, más.

No obstante ello, creo que aún bajo la forma y enfoque general de un artículo de divulgación, he planteado el esbozo de un “objetivo de fuerza” que puede ser obtenido a nivel nacional, con significativos aportes en varios terrenos.

Se trata de buques orientados a tareas sin ningún tipo de cuestionamiento en la opinión pública la cual, por el contrario, permanentemente reclama más servicios de este tipo:

- Patrulla costera para control de ilícitos (contrabando, contaminación, pesca irregular, extracción de otro tipo de recursos, etc.)

- Vigilancia del tráfico marítimo

- Búsqueda y Rescate en su área de operaciones

- Asistencia a la navegación deportiva

- Operación en acciones de control de derrames de contaminantes.

Desde este punto de vista es posible pensar en un acuerdo político que, teniendo en cuenta el perfil de prestaciones y los costos, habilite la construcción en el quinquenio de una serie de 10 buques de estas características.

Sinceramente, a estos fines, no nos parece nada disparatado pensar en una inversión promedio anual en el entorno de los 4

millones de dólares durante el próximo ejercicio presupuestal.

Estoy convencido que la decisión en este sentido, además de las ventajas materiales que he procurado exponer, tendría aspectos positivos adicionales, tal vez más importantes:

- reafirmaría el camino de un ordenado proceso de decisiones estratégicas respecto a la obtención de sistemas de armas, conjugando necesidades de la Defensa Nacional, con un manejo profesional de la Logística Naval de Alto Nivel, que observe la imprescindible conjunción con políticas de estado en lo económico y lo industrial.

- concretaría en los hechos las aspiraciones y convicciones profesionales que han alimentado desde hace casi 10 años la Doctrina Naval en estos temas.

- constituye al mismo tiempo una apuesta al futuro de confianza en nuestras capacidades, respecto a la cual, estoy seguro, que la industria nacional y la Armada estarán a la altura de las circunstancias.

Lo planteado es tan solo el primer paso de una larga derrota para la cual estamos con “buque listo”. Zarpemos ya. Si lo dejamos para mañana, el puerto de destino estará un día más lejos.



GUARDIA NACIONAL EN URUGUAY FUERZAS ARMADAS EN LA SEGURIDAD PÚBLICA

Capitán de Navío (R) Gustavo E. VANZINI



Ingresó a la Escuela Naval en el año 1964, pasando a situación de retiro en el 2004. Es diplomado del Curso de Comando y Estado Mayor de la Marina de Brasil (1982), egresado del Curso de Altos Estudios Nacionales (1990) y graduado del Curso de Estrategia y Políticas de Defensa del Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa, Universidad de Defensa de los Estados Unidos de América (2009).

Ha sido un tema recurrente en los estamentos políticos y sobre todo en la opinión pública, la integración de las Fuerzas Armadas a la seguridad nacional. Durante el mes de abril del presente año, fue presentado un Proyecto de Ley, que pretende crear una Guardia Nacional, a partir de integrantes de las Fuerzas Armadas, teniendo en cuenta los muy graves problemas de inseguridad que sufre la totalidad de la población. No es el objetivo de este artículo, plantear opiniones acerca de la conveniencia o no de poseer dentro del esquema de seguridad pública, de un cuerpo tipo Guardia Nacional o Gendarmería, como se estilaba también denominar en otros países, más bien pretendemos analizar la forma en que se intenta crear este instituto en nuestro país.

Las fuerzas policiales con organización militar, han sido en muchos casos un componente eficaz al combate de la inseguridad pública en varios países del mundo. La Gendarmería en Argentina, los Carabineros en Chile, los Carabinieri en Italia o la Guardia Civil en España, la Gendarmería Nacional en Francia, la Garda Nacional Republicana en Portugal o la Real Policía Militar y de Aduanas en Holanda, son solamente algunos de los ejemplos más conocidos de este tipo de instituciones.

El Proyecto de Ley, presentado ante el Parlamento Nacional, menciona a estas fuerzas como argumento para la conformación en nuestro país de un cuerpo similar. Creemos que los ejemplos no son transferibles, ya que en los casos citados se trata de fuerzas policiales con organización militar, cuyos integrantes son formados desde el inicio de sus carreras en las complejas funciones policiales y entrenados en su trayectoria, no solamente con estudios académicos apropiados, sino también a través de largos periodos de experiencia en las funciones de seguridad. Uruguay posee algo similar en los Cuerpos de Granaderos y Coraceros.

La propuesta que analizamos, pretende transformar la naturaleza militar de 2.000 efectivos del Ejército, Armada y Fuerza Aérea, con su correspondiente oficialidad, todo a mando de un General en actividad, llevándolos a cumplir funciones policiales bajo el comando operativo del Ministerio del Interior. Es decir, que estamos hablando de fuerzas militares en funciones policiales, lo cual constituye una diferencia fundamental con los argumentos presentados en relación a otros países.

La naturaleza de lo militar y de lo policial presenta características diferentes y en

ciertos aspectos, de fuerte oposición. Lo anterior se ve a su vez reflejado en el marco legal dentro del cual desarrollan su tarea, como así también en sus capacidades operativas.

Podemos presentar, en un cuadro sintetizado, las diferencias básicas que arriba citamos:

LO MILITAR	LO POLICIAL
Compromiso con el Estado	Compromiso con el ciudadano
Campo de acción, la defensa	Campo de acción, la seguridad pública
Organizado en unidades bajo sistema de unidades bajo sistema de comando y control centralizado	Actúa en organizaciones menores y en forma autónoma
Basado en la lógica amigo enemigo	Hacer cumplir la ley y prevenir el delito

(Dr. Jaime Gracia-Cobarrubias, Aula “La Profesión Militar” Curso Estrategia y Política de Defensa, Centro Hemisférico de Estudios de Defensa, febrero 2009).

La propuesta de Ley “Creación de la Guardia Nacional” puede encontrarse en la página web www.parlamento.gub.uy Cámara de Senadores, Comisiones, Asuntos a Estudio, Comisión de Constitución y Legislación, Asunto 1499/2009.

La conformación de fuerzas de seguridad a partir de fuerzas militares implica drásticos cambios en la naturaleza, el marco legal y las capacidades operativas de estas últimas, lo cual constituye lo que se denomina una transformación de las mismas.

Las tareas policiales, llevadas a cabo en el seno de la sociedad, requieren una

cuidadosa preparación, un entrenamiento específico y sobre todo una gran experiencia, lo cual no resulta posible de ser logrado, cuando los mandos y la oficialidad solamente tendrán un carácter de comisión por un periodo básico de 2 años. Lo anterior aparece especialmente dificultado en cuanto la propuesta legislativa propone que el adiestramiento y la capacitación del personal estará a cargo de los mandos militares.

Uno de los argumentos en que se basa el proyecto presentado, es el referido a la eficiente y reconocida internacionalmente, actuación de nuestras fuerzas militares en diferentes misiones de paz por el mundo. Creemos que esta posición tampoco resulta muy sostenible a la luz de los diferentes ambientes y condiciones en que las mismas son llevadas a cabo.

Las misiones de paz desarrolladas en el marco de las Naciones Unidas, son establecidas en lo que se denominan “estados fallidos”. Esta identificación, nacida en los ámbitos académicos, ha despertado fuertes oposiciones de parte de grupos liberales, entendiéndose que la misma es el primer paso para la intervención internacional en los estados así clasificados. Más importante que esta discusión de carácter ideológico, es la de determinar cuáles son los factores que llevan a esta definición. Se reconoce como un “estado fallido”, a aquel en el cual su gobierno tiene poco control práctico sobre su territorio y que por lo tanto, no es capaz de asumir la responsabilidad de proteger a sus ciudadanos y los demás naturales que habitan el mismo. Resulta indudable que las operaciones de seguridad en estos países tienen poco contacto con las que deben ser llevadas a cabo en naciones como Uruguay, en pleno vigencia de las libertades democráticas y los derechos humanos, con gobiernos capaci-

tados para ejercer su autoridad en la totalidad de su territorio.

A su vez, las fuerzas desplegadas en estas misiones, actúan bajo Reglas de Enfrentamiento (ROE en su denominación internacional), de carácter mucho más severo y “militar”, que las de una fuerza policial. Las mismas establecen, por ejemplo, en el caso de la MINUSTAH en Haití, el concepto de uso de la “fuerza letal”, utilizando armamento militar, para la protección de instalaciones, personas y equipos de las Naciones Unidas, en muchos casos con el único preámbulo de la advertencia “NATIONS UNIES – ARRETEZ OU JE TIRE” (“NACIONES UNIDAS, DETÉN-GASE O DISPARO”). Es decir que, a pesar que el objetivo general de estas fuerzas es la seguridad y el mantenimiento de la paz, su naturaleza permanece en lo militar, como así también su organización, sus procedimientos y su armamento.

La intervención de las fuerzas militares en tareas de seguridad pública deriva de una concepción teórica que concluye que la línea divisoria entre la defensa y la seguridad no es significativa. La aparición de lo que se denominan “nuevas amenazas”, entre las cuales se incluyen el narcotráfico, el terrorismo, el contrabando de armas, el tráfico ilegal de personas y las bandas juveniles organizadas alrededor del delito, conocidas como “maras”, ha hecho ganar fuerza a este acercamiento entre lo militar y lo policial. No obstante, se debe tener en cuenta que las situaciones citadas se dan en países en los cuales estas nuevas formas de delito amenazan de manera importante la gobernabilidad y la propia supervivencia del Estado, condición que de ninguna manera es la que se vive hoy en nuestro país.

Otra consideración a tener en cuenta, es el riesgo que asumen las fuerzas milita-

res al actuar en situaciones para lo cual no disponen del necesario respaldo legal. La experiencia de las FFAA custodiando los perímetros carcelarios, constituye un ejemplo a tomar en cuenta y que a la fecha no ha sido solucionado.

La interferencia mutua entre fuerzas con tales diferencias en su naturaleza, resultará inevitable, en especial teniendo en cuenta que, a pesar que la Guardia Nacional operaría bajo comando operativo del Ministerio del Interior, se prevé que también podrían actuar en apoyo directo de la Justicia.

Fuera de lo estrictamente conceptual, se debe analizar el tema referido al costo / beneficio relacionado con la formación de la Guardia Nacional. Se menciona 2.000 efectivos, con la oficialidad y mandos correspondiente, a los cuales se les debería adiestrar, dotar de nuevos uniformes y proveer de armamento y equipo adecuado a sus nuevas funciones, en muchos casos para quienes permanecerán en régimen de comisión por un plazo de dos años para volver a sus funciones normales. El despliegue territorial previsto podrá implicar la construcción de más unidades militares, como a su vez dar solución a los problemas derivados de los traslados del personal y sus respectivas familias, hoy fuertemente ligados a la Unidad donde prestan servicios.

Sin dejar de tomar en cuenta los graves problemas de seguridad que enfrentan los gobiernos nacionales, los cuales reconocidamente tienen sus causales en condiciones que van mucho más allá de lo meramente policial, la pregunta que surge es si no resultaría más eficaz volcar recursos en modernizar, siempre que así se considere conveniente y necesario, las “guardias nacionales” que el país dispone, los Granaderos y los Coraceros, que real-

mente ya son fuerzas policiales con organización militar, y que podrían de manera más eficaz cumplir con los objetivos pro-

puestos, en lugar de asumir las complicaciones de superponer organizaciones similares a partir de integrantes de las FFAA.



UNASUR COMO ORGANISMO MULTILATERAL DE INTEGRACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL Y EL ROL DEL CONSEJO DE DEFENSA SUDAMERICANO UBICACIÓN DE URUGUAY EN ESE CONTEXTO

Escribana María del Rosario RODRÍGUEZ CUITIÑO



La autora es Escribana Pública y Procuradora, egresada de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Udelar. Diplomada como Asesor en Defensa en el Instituto Jurídico de Defensa. Graduada en el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa, Universidad Nacional de Defensa de Washington, USA, en “Estrategia y Políticas de Defensa” y en “Coordinación Interinstitucional y Contraterrorismo”. Diplomada en Alta Dirección Pública. Docente en la Escuela Naval y en la Escuela de Guerra Naval. Ha publicado en la Revista Naval. Actualmente, es Jefe de la Asesoría Notarial del Ministerio de Defensa Nacional.

A nivel regional, el último organismo creado en América del Sur es el llamado Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), según la Declaración de Cuzco de 8 de diciembre de 2004, con el nombre de Comunidad Sudamericana de Naciones, siendo su objetivo desarrollar un espacio integrado que fortalezca la identidad propia de América del Sur.

El Tratado Constitutivo de UNASUR fue suscrito en Brasilia, el 23 de mayo de 2008, por todos los países de América del Sur. En el año 2008, con motivo de la reunión de legisladores de los países sudamericanos en Cochabamba, Bolivia, para analizar los roles de un futuro Parlamento, la Presidenta de Chile, Michelle Bachelet afirmó que esta organización puede ser «el instrumento que permita consolidar la democracia en la región, profundizar la integración y potenciar nuestra voz frente al mundo».¹

A su vez, el 10 de marzo de 2009, se constituyó en Santiago de Chile, el Consejo Sudamericano de Defensa, donde estuvieron presentes los Ministros de Defensa

de los 12 países de América del Sur que forman la UNASUR: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, Surinam y Guyana, cuyo fin es promover la cooperación y la integración en materia de defensa. A través del Consejo de Defensa se crea un ámbito institucional, reconocido internacionalmente, para trabajar en esa área, en una zona que históricamente no ha presentado mayores conflictos. No obstante, la creación del Consejo se vincula con el conflicto diplomático desatado en mayo de 2008 entre Colombia y Ecuador a raíz de la intervención militar no autorizada por parte del primero en territorio ecuatoriano, que culminó con la muerte de uno de los más importantes guerrilleros de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), Raúl Reyes.

Sin pretender realizar un análisis histórico, podemos decir que desde sus orígenes como país independiente, el Uruguay ha tenido una tradición pacifista e integracionista, habiéndose incorporado a

diversos organismos internacionales y regionales. Ello lo ha llevado a ser reconocido internacionalmente como un país alejado de los conflictos, con la excepción de haber participado, junto con Argentina y Brasil, en la Guerra de la Triple Alianza contra Paraguay (1865-1870). Su posición de país pequeño, ubicado entre dos grandes potencias de la región² y la escasez de importantes recursos naturales, han hecho difícil para el Uruguay un crecimiento económico, situación que lo ha llevado a procurar unirse en la mejor posición estratégica tanto en el escenario regional como en el internacional.

Y si bien es un país integracionista, en especial con América Latina, siempre se ha vinculado con otros países fuera de la región. En esta visión de cómo se relaciona el país referente a “lo exterior”, en esa concepción “internacional” del país, que trasciende lo estrictamente regional, ha llevado a que, por motivos estratégicos, muchos países procuren entablar relaciones con el Uruguay; cuando ello ha ocurrido, el Parlamento ha ejercido su tarea de contralor respecto de aquellas actividades en el área de la defensa que pudiera desarrollar el Uruguay con dichos países, conjugando en este sentido los intereses nacionales con la soberanía nacional.

Orientado el Estado uruguayo a preservar los objetivos nacionales -como ser soberanía, libertad, independencia, sistema democrático de gobierno, integración regional e internacional y respeto a las normas del Derecho Internacional, entre otros- se conjugan estratégicamente la tarea de la defensa con los principios de la política exterior, cuyas figuras institucionales preponderantes son los Ministerios de Defensa Nacional y de Relaciones Exteriores.

Mencionamos anteriormente como algunas características que nos definen el ser

pacifista por cuanto postula la solución pacífica de las controversias, integracionista, respetuoso del Derecho Internacional, en especial en lo que tiene que ver con la libre autodeterminación de los pueblos, y la no ingerencia en asuntos de otros Estados, principios que forman parte de los valores institucionales y democráticos del país y que defiende en el contexto internacional, los cuales conforman una imagen del Uruguay que se afianza en la esfera internacional. Académicos uruguayos destacan que “...la fatalidad histórico-geográfica que ha signado al Uruguay como entidad estatal independiente,..... explica en buena medida la opción política por el apego al derecho internacional como principio rector permanente de su política exterior”³.

Cabe destacar que esa peculiaridad del Uruguay de mantenerse alejado de todo conflicto, sea éste internacional o regional, fue tomada en el Mensaje de Ley⁴ remitido por el Poder Ejecutivo a la Asamblea General, junto con el proyecto de la Ley de Defensa, actualmente a estudio del Parlamento, ya que en el Capítulo de la Política de Defensa Nacional y Política Militar de Defensa se expresó que “Se remarcó la centralidad de la acción diplomática como instrumento al servicio de la Defensa, tanto generando condiciones que alejen al país de los conflictos, como colaborando a la adecuada gestión de los mismos cuando se presenten. Por eso en el texto normativo se establece a la acción diplomática como primer instrumento de solución de conflictos”.⁵ Es importante señalar que también se destacó que “...distintos actores destacaron la necesidad de abordar de forma integral las políticas de Defensa y Relaciones Exteriores, en el entendido de que ambas están vinculadas por los objetivos comunes que persiguen: soberanía, integridad

territorial, respeto a los principios del Derecho Internacional, especialmente los de autodeterminación de los pueblos, preservación de la paz, de no intervención en los asuntos internos de otras Naciones, de solución pacífica de las controversias y de cooperación entre los Estados”.⁶

Describiendo al Estado uruguayo en este contexto geopolítico que permita comprender su política exterior, podemos decir que forma parte de la comunidad internacional y en consecuencia, con un carácter integracionista, se suma a organizaciones internacionales como ser la Organización de las Naciones Unidas, y regionales o subregionales destacando entre otras, la Organización de Estados Americanos y el Mercado Común del Sur, respectivamente.

Respecto a la inserción en el plano internacional y regional del Uruguay, relacionados con la seguridad internacional y la defensa, encontramos en el primer caso, su participación en Operaciones de Mantenimiento de la Paz y su presencia en el Continente Antártico; en segundo lugar, podemos citar su participación en el recientemente creado UNASUR.

Antes de analizar este último bloque regional, dedicaremos a realizar algunas precisiones con relación al MERCOSUR. El mismo fue creado el 26 de marzo de 1991 con la suscripción del Tratado de Asunción, entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay como Estados Parte y fue ratificado por el Parlamento uruguayo, según la ley 16.196 de 22 de julio de 1991, siendo actualmente Estados asociados al mismo Chile, Venezuela, Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. No es el objetivo de este trabajo analizar la evolución del mismo, pero no podemos excluir en este análisis, la evaluación del organismo subregional, que en el momento de su creación fue llamado a ju-

gar un papel preponderante en América del Sur, sin dejar de reconocer que su origen abarca una dimensión puramente comercial, para la libre circulación de bienes, servicios y demás factores productivos.

En consecuencia, hoy se enfrenta a nuevos contextos que se le quieren incorporar al mismo, como ser su vinculación desde el punto de vista político con la función del Parlamento, y también con las Fuerzas Armadas. El Parlamento del MERCOSUR es el sexto Parlamento que se crea en las Américas, el 9 de diciembre de 2005 entre Argentina, Brasil, Paraguay, Venezuela (que tiene voz pero no voto) y Uruguay, en el cual se destaca el carácter político en ese proceso de integración.

Desde las filas de los partidos tradicionales uruguayos juntos con el Partido Independiente, no se comparte la integración de carácter político del MERCOSUR, por entender que el organismo regional es un acuerdo de carácter comercial y no político, y por otra parte, por un factor exclusivamente jurídico. Tan es así, que han presentado ante la Suprema Corte de Justicia una acción de inconstitucionalidad contra el Parlamento del MERCOSUR, expresando que existe una contradicción con la Carta Magna, que “modifica por una vía indebida la Constitución, ya que en Uruguay sólo puede haber elecciones nacionales para elegir gobernantes”⁷, y que “harán saber que el Parlamento del MERCOSUR lesiona los intereses uruguayos, entre otras cosas porque se trata de un poder extranjero que afecta la independencia del país”.⁸

En cuanto a la integración regional de las Fuerzas Armadas uruguayas, fue analizada por diferentes expositores durante el Debate Nacional sobre Defensa, desarrollado durante todo el año 2006, promovido por el Ministerio de Defensa Nacional, el Programa de las Naciones Unidas para el

Desarrollo y la Universidad de la República, por lo que extraeremos solamente algunas opiniones. En la exposición que realizara el ex Ministro de Defensa Nacional, Yamandú Fau, refiriéndose al MERCOSUR expresó: “En lo regional, y más específicamente en el Mercosur con asociados incluidos, deben mantenerse las operaciones que se vienen cumpliendo y las que puedan surgir teniendo claro qué es el Tratado de Asunción. Este no previó ni habilita la existencia de fuerzas armadas supranacionales. En el caso de Uruguay, se debe reivindicar su voluntad soberana, por la que sus Fuerzas Armadas solo responden a la patria de la que forman parte. Y esto vale para propuestas mercosureñas o para otras que puedan hablar de fuerzas sudamericanas. Como deber ser para cualquier propuesta que implique poner a nuestras fuerzas bajo otros mandos que no sean los nuestros”.⁹

En ese mismo sentido, el Senador Gustavo Penadés, miembro de la Comisión de Defensa Nacional del Senado, y quien integrara y presidiera la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Diputados, indicó que “...entendemos que nuestras líneas de acción deben ser la abstención de participar en una estructura de seguridad en el Mercosur, mientras no se mejoren y profundicen otras instituciones comunitarias, sin perjuicio del desarrollo de acciones de cooperación; así como la negativa a que nuestras Fuerzas Armadas participen en estructuras de seguridad bajo el mando militar de fuerzas extranjeras”.¹⁰

Por último, refiriéndose a asuntos políticos y militares vinculados con el MERCOSUR, se manifestó en contrario el ex Presidente de la República, Doctor Luis Alberto Lacalle en el mismo Debate, ante “interpretaciones erróneas de alcance político del Mercosur y por ende de alguna

misión de carácter militar para la que es, hasta hoy, solamente una asociación de carácter económico-comercial”.¹¹

En conclusión, con la creación de los Parlamentos Americanos, Uruguay se encuentra actualmente frente a la posibilidad de tomar frente al MERCOSUR otro tipo de estrategias, como puede ser en este caso, la política, sin dejar de reconocer que el MERCOSUR comenzó una crisis en 1999 que produjo una serie de desencuentros entre sus socios, lo que llevó a que existiera cierta disconformidad con respecto a la integración, ya que en diversas ocasiones, los dos socios mayores tendieron a resolver temas de forma bilateral. Si a eso le sumamos que no existió una política de regionalismo abierto, con el tiempo se fue generando una cierta desconfianza acerca de la capacidad efectiva de los países que lo conformaban de llevar adelante el proyecto original, el cual fue reiteradamente incumplido.

Uruguay debe plantearse entonces, con referencia a este bloque, sus objetivos y sus proyecciones políticas en dicha integración, pero también debe mirar al resto del mundo. Teniendo una extensa trayectoria como país integracionista, sobre todo a nivel latinoamericano, cual la inserción en este tipo de bloques otorga un posicionamiento en el mundo, más que si fuera solo. Todo ello, sin perjuicio de que el principal elemento a tener en cuenta para analizar una integración política o militar, es que el Uruguay nunca deberá dejar de lado los postulados que el Estado uruguayo defiende y que forman parte de nuestra identidad como tal, entre los que se encuentran el respeto al Derecho Internacional y que sus Fuerzas Armadas están al servicio de la Nación y estructuradas para su defensa. Esto no impediría su cooperación con las Fuerzas Armadas de otros países, en ma-

teria de defensa, no olvidando que cualquier compromiso asumido en este sentido, debe ser ratificado necesariamente por el Parlamento uruguayo.

Si pensamos en UNASUR como un organismo multilateral de integración y cooperación regional que puede entender en varias direcciones, y si conjugamos democracia con defensa, podemos tener por lo pronto un Parlamento Suramericano y un Consejo de Defensa Suramericano que pueden actuar en estos temas. La idea del Parlamento suramericano cuenta con simpatizantes, mientras que la alianza de tipo militar propuesta hace algún tiempo atrás por Brasil, en su momento mereció reparos o al menos cautela, en el Uruguay, por parte de legisladores de todos los partidos políticos, que aconsejaron en aquel momento analizar en mayor profundidad la iniciativa del país vecino; esa sugerencia de Brasil ya fue descartada y así lo manifestaron los Ministros de Defensa de la región durante la constitución del Consejo en marzo de 2009.

En su momento, cuando aún se estaba gestando el Consejo de Defensa, el Ministro de Defensa de Brasil a raíz de sus comentarios sobre la naturaleza del mismo, enfatizó que dicho Consejo no sería una alianza militar clásica -como la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)- ni una fuerza militar conjunta, sino «un ambiente de los ministros de Defensa sudamericanos para la identificación de una idea de defensa del continente»¹², donde se discutirán «políticas de defensa, formación de personal e intercambio de militares, la integración de bases industriales de defensa, con la posibilidad de un desarrollo económico de un sector muy importante como la industria de defensa».¹³

Para algunos, esta creación en materia de defensa, se relaciona no solamente con

la situación ya mencionada del conflicto Colombia-Ecuador por el tema FARC, sino también con “la vuelta a las aguas latinoamericanas, en julio del año pasado, de la IV Flota de Estados Unidos después de 58 años de inactividad”.¹⁴ La primera misión de esta Flota fue el 12 de julio de 2008, con el buque «USS Kearsarge», que operó en República Dominicana, con fines humanitarios y que abarcó a otros países como Panamá, Haití, Nicaragua, Trinidad y Tobago, Guyana y Colombia. El hecho de su reactivación -había sido creada en 1943 y disuelta en 1950- motivó que algunos países de la región pensarán en su reactivación con fines estratégicos y no solamente humanitarios.

En el Plan de Acción 2009 elaborado en la primera reunión de Viceministros de Defensa del Consejo de Defensa Suramericano en enero de 2009, en Santiago de Chile, se citaron los objetivos generales para este Consejo: consolidación de Suramérica como una zona de paz, base para la estabilidad democrática; construcción de una identidad suramericana en materia de defensa, que tome en cuenta las características subregionales y nacionales; y generación de consensos para fortalecer la cooperación regional en materia de defensa.

En cuanto a los objetivos específicos del Consejo de Defensa Sudamericano, podemos destacar el intercambio de experiencias sobre los procesos de modernización de los Ministerios de Defensa y de las Fuerzas Armadas, señalando a su vez, los lineamientos de acción en materia de políticas de defensa: crear una red para intercambiar información sobre políticas de defensa; realizar un seminario sobre modernización de los Ministerios de Defensa; transparentar la información sobre gastos e indicadores económicos de la defensa; propiciar la definición de enfoques concep-

tuales; identificar los factores de riesgo y amenazas que puedan afectar la paz regional y mundial. Por último, con relación a la cooperación militar, acciones humanitarias y operaciones de paz, se destaca que Uruguay aparece, junto con Argentina, como países responsables de organización de conferencias sobre lecciones aprendidas en operaciones de paz, tanto en el ámbito interno como multilateral.¹⁵

Se trata de que el Consejo coordine en materia de políticas de defensa y sea un espacio de debate multilateral, habiendo sido descartada la creación de una alianza militar clásica. Según cita la prensa, se trata de reforzar la cooperación militar, coordinar misiones humanitarias y operaciones de paz e incluso la futura creación de un instituto de defensa en Suramérica son algunos de sus objetivos. La lucha contra el narcotráfico no está ni estará en la agenda, a menos a corto plazo. Así lo expresa el Ministro de Defensa de Chile, José Goñi, al decir que “Buscamos la convergencia de intereses. Para algunos países es un tema policial, no militar; no queremos que haya injerencias en la manera de actuar”.¹⁶

Por ello, uno de los puntos seguramente controvertidos sería que el combate al crimen organizado y organizaciones terroristas se transformara en uno de sus objetivos, ya que debe tenerse en cuenta que no todos los países sudamericanos aplican las mismas estrategias para combatir el crimen organizado: algunos entienden que estas tareas pueden cumplirlas las Fuerzas Armadas y otros que no aceptan que los militares participen en tareas de tipo policial.

Por último, en la Declaración de Chile de 10 de marzo de 2009¹⁷, que impulsa el Consejo de Defensa Suramericano en el marco de la UNASUR, a través de la ejecución del Plan de Acción 2009-2010, se desarrollan los principales lineamientos: Polí-

ticas de Defensa; Cooperación Militar, Acciones Humanitarias y Operaciones de Paz; Industria y Tecnología de la Defensa; y Formación y Capacitación.

A su vez, estos cuatro lineamientos presentan un conjunto de iniciativas específicas que plantean entre otras, intercambio de información sobre políticas de defensa, dar transparencia a la información sobre gastos e indicadores económicos de la defensa, identificar factores de riesgo y amenazas que puedan afectar la paz regional y mundial, organizar conferencias sobre lecciones aprendidas en operaciones de paz, tanto en el ámbito interno como multilateral, crear una red suramericana de capacitación y formación en defensa y constituir el Centro Suramericano de Estudios Estratégicos de Defensa.

Cabe destacar que en esta Primera Reunión del Consejo, los países de la UNASUR reafirman el propósito de consolidar Sudamérica como una zona de paz y cooperación regional, ratifican el respeto a la soberanía, integridad e inviolabilidad territorial de los Estados, la no intervención en sus asuntos internos y la autodeterminación de los pueblos, siendo algunos objetivos similares a los trazados en el Plan de Acción 2009, de la reunión de Viceministros de Defensa. En dicha reunión, el Ministro de Defensa Nacional de Uruguay, Doctor José Bayardi señaló a la prensa que “este es ‘el primer ámbito de institucionalización’ de la defensa en Sudamérica”.¹⁸

En conclusión, si bien podría considerarse prematuro un análisis a un organismo recién creado, podemos decir que indudablemente, abre una esperanza a futuro en cuanto permita fortalecer los sistemas democráticos sudamericanos, defender la soberanía por sobre toda clase de intervención extraterritorial, y contri-

buir a la paz regional propiciando canales de cooperación e integración, en tareas conjuntas o para convenir acuerdos de seguridad regional. Estas actividades podrían adquirir relevancia para Uruguay, en especial por su aporte al resto de los países de Sudamérica por su participación en las Operaciones de Mantenimiento de Paz, situándola como una política pública en apoyo a la política exterior del Estado. A partir de la aprobación de la Ley Marco de Defensa quedarán claramente definidas las atribuciones del Poder Ejecutivo en cuanto a la política de defensa, con un criterio estratégico, de acuerdo a los objetivos nacionales planteados por el Estado uruguayo, en concordancia con su política exterior.

NOTAS

¹ AFP, “Congresistas sudamericanos discuten el papel del Congreso de Unasur”, <http://www.hoy.com.ec/noticias>, (acceso octubre 17, 2008)

² Argentina y Brasil.

³ Julián González Guyer y otros, *Calidad, eficiencia y transparencia del presupuesto de defensa. El caso Uruguay*, (Documentos RESDAL, 2008), 14.

⁴ Mensaje N° 13/08 de 18 de febrero de 2008. Ministerio de Defensa Nacional, Debate nacional sobre defensa, <http://www.mdn.gub.uy/debatenacional>, (acceso febrero 20, 2009).

⁵ Ibidem

⁶ Ibidem

⁷ D. Iglesias y A. Rodríguez “Mercosur sella Alianza Política”, *El País*, A6, 8 de mayo de 2007.

⁸ Ibidem.

⁹ Yamandú Fau, Conferencia “Defensa Nacional: la visión del Partido Colorado”, Debate Nacional sobre Defensa, Aportes para una ley de defensa nacional, (Programa de las Naciones Unidas para

el Desarrollo, Uruguay, Ministerio de Defensa Nacional 2006), 59.

¹⁰ Gustavo Penadés, Conferencia “Defensa Nacional: la visión del Partido Colorado”, Debate Nacional sobre Defensa, Aportes para una ley de defensa nacional, (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Uruguay, Ministerio de Defensa Nacional 2006), 63.

¹¹ Luis Alberto Lacalle Herrera, Conferencia “Defensa Nacional: la visión del Partido Colorado”, Debate Nacional sobre Defensa, Aportes para una ley de defensa nacional, (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Uruguay, Ministerio de Defensa Nacional 2006), 35.

¹² La República, “Ministro brasileño justificó creación de alianza militar”, 16 de mayo de 2008, <http://www.larepublica.com.uy/politica/311497>, (acceso febrero 4, 2009)

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ministerio de Defensa Nacional, “Los ejércitos de América del Sur se unen para colaborar por primera vez. El nuevo organismo de Unasur, el Consejo de Defensa, se constituye hoy en Chile”, *El País de Madrid*, <http://www.mdn.gub.uy/gabinetedeprensa/resumende prensa regional>, (acceso marzo 13, 2009).

¹⁵ Plan Acción 2009, Primera reunión de Viceministros de Defensa del Consejo de Defensa Suramericano, enero 2009, Santiago de Chile.

¹⁶ Ministerio de Defensa Nacional, “Los ejércitos de América del Sur se unen para colaborar por primera vez. El nuevo organismo de Unasur, el Consejo de Defensa, se constituye hoy en Chile”, *El País de Madrid*, <http://www.mdn.gub.uy/gabinetedeprensa/resumende prensa regional>, (acceso marzo 13, 2009).

¹⁷ Ministerio de Defensa Nacional, “Declaración de Santiago de Chile. Marzo 2009”, <http://www.mdn.gub.uy/gabinete de prensa>, (acceso marzo 13, 2009)

¹⁸ Ministerio de Defensa Nacional, “Bayardi: Este es “el primer ámbito de institucionalización de la defensa en Sudamérica”, *El Espectador*, 11 de marzo de 2009, <http://www.mdn.gub.uy/gabinetedeprensa/resumende prensanacional>, (acceso marzo 13, 2009)





REVISTA NAVAL

República Oriental del Uruguay

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 20

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 50

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel. 908 66 85. Fax. 900 25 71

secretaria@revistanaval.com.uy

Indicando nombre y dirección

EL IMPACTO DE LOS RECURSOS NATURALES Y “LEYES ESPECIALES” EN EL REARME EN SUDAMÉRICA: LOS CASOS DE BRASIL, CHILE, VENEZUELA Y PERÚ

Fabián CALLE



Profesor en la Universidad Torcuato di Tella, Universidad Católica Argentina, Universidad Empresarial Siglo 21, Escuela de Guerra Conjunta e Isen. Asimismo, es asesor editorial de la revista Def.

El ascendente debate sobre poder militar y recursos naturales estratégicos

¿Qué hay de nuevo en el título que encabeza el presente capítulo, si ha sido un rol tradicional de las FF.AA. de todos los Estados el resguardar las fronteras y riquezas de los mismos o cuando H. Morgenthau, 60 años atrás, colocaba a la energía y los alimentos como factores claves del Poder Nacional? Tal vez lo novedoso sea la quintuplicación del precio del petróleo desde el 2002, el incremento del 400% en el precio de minerales como el cobre, de 150% en el uranio, de 100% en la soja y las escasas probabilidades que se produzcan descensos agudos en estos precios en el mediano y aun largo plazo. Asimismo, y de manera interactiva con los previamente enumerados, desde el año 2006 el sistema internacional parece asistir a un cierto «cambio de clima» en lo que se refiere a los análisis y consideraciones estratégicas sobre los efectos del «cambio de clima» o efecto invernadero (entre otros). El contundente informe de 1.200 científicos convocados por las Naciones Unidas, la colocación del tema ambiental en el centro del interés de la presidencia de la Unión Europea actualmente en manos de Alema-

nia, el reporte titulado “National Security and The Threat of Climate Change”, dado a conocer en abril 2007 por el Pentágono y redactado por 11 oficiales superiores de las FF.AA. de los EE.UU., con un cuadro de situación cercano a lo apocalíptico (marcando una continuidad con respecto a otro de la misma agencia, pero menos difundido, dado a la luz en el año 2000).

Estos militares concluyen que son válidos los diagnósticos sobre la tendencia hacia agudos faltantes de agua potable en diversas zonas del mundo, incluyendo amplios sectores de Sudamérica y América del Norte. A ello cabe sumar el abordaje de este mismo tema en la reciente Cumbre del G-8, todo lo cual colaboró en generar el fenómeno antes mencionado. En el mismo mercado internacional, una docena de empresas transnacionales de primer nivel han comenzado a liderar campañas centradas en la calidad del ambiente.

Asimismo, la cuestión de los recursos naturales tiene impacto directo en los procesos de adquisición de armamento sofisticado que están llevando adelante tanto Venezuela como Chile. El rol del alto precio del petróleo y del cobre, así como la presencia de los respectivos Estados en estos procesos de extracción y venta, más los efectos de la Ley

Reservada del Cobre en Chile, ayudan a entender las recientes declaraciones de la Presidenta M. Bachelet sobre su voluntad de adquirir sistemas de armas por 3.000 millones de dólares entre el 2006 y 2009 y la existencia de contratos de la Venezuela de H. Chávez por casi 5.000 mil millones de dólares con Rusia, España, China y en mucha menor medida Irán y Corea del Norte. El propio Perú ha avanzado, en los últimos tiempos, en intentar destinar parte de sus ingresos especiales por la venta de gas y petróleo a un fondo específico para la modernización de sus FF.AA. (si bien a escala mucho menos que los dos países antes citados).

Volviendo brevemente al documento del Pentágono, cabría recordar algunas de sus advertencias: 1) el cambio climático es un hecho y está agudizando la tradicional disputa por los recursos naturales; 2) es un multiplicador de las amenazas existentes (sed, hambre, terrorismo, guerra civiles, etc.) y creador de nuevos problemas; 3) los EE.UU. deben articular respuestas entre las diferentes agencias del Estado y el sector privado; 4) se debe avanzar hacia un cambio de la matriz energética de las FF.AA. estadounidenses; 5) el brazo militar de Washington tendrá nuevas misiones ligadas directa o indirectamente al cambio climático; 6) la necesaria evaluación y consiguiente relocalización de diversas bases de los EE.UU. en el mundo. En marzo 2006, la Casa Blanca dio a conocer la nueva versión de la National Security Strategy (NSS). A diferencia de la versión antes citada del 2002, la del presente año muestra numerosas referencias a Sudamérica: entre los puntos destacados del nuevo documento figuran: 1) de los 7 conflictos regionales de interés que cita el documento, 3 están en América Latina (Cuba, Colombia y Venezuela); 2) actuar para evitar la combinación peligrosa de regímenes autoritarios y contestatarios dotados de grandes

recursos petroleros y gasíferos; 3) el ascenso del populismo es una amenaza para la democracia en América Latina.

En lo que se refiere el Reino Unido, dos documentos recientemente difundidos, uno elaborado por la Universidad de Oxford y otro, una proyección de inteligencia 2030 elaborada por el Ministerio de Defensa, presentan algunos puntos relevantes de convergencia: 1) el cambio climático está entre nosotros y sus efectos en gran medida negativos; 2) se produce una revalorización de los recursos naturales y se agudizarán las competencias y conflictos por el control de los mismos (petróleo y gas más caso y menos disponibilidad de agua potable); 3) aumentarán las migraciones y la pobreza en amplias zonas del mundo; 4) se tiende hacia una creciente militarización de la política internacional; 5) crecientes niveles de radicalización de sectores medios y bajos de las sociedades, tanto desarrolladas como subdesarrolladas; 6) el ascenso de potencias regionales y consiguientes tensiones de varias de ellas con los EE.UU., incluyendo en este listado al Brasil.

En el Decreto sobre Defensa Nacional dado a conocer por Lula en el año 2005 se establece: 1) el Amazonas es el pilar sobre el cual se monta la Defensa del Brasil, debiéndose enfatizar la cuestión de la defensa de los recursos naturales y evitar la injerencia de actores no estatales y de potencias extranjeras; 2) el «Amazonas azul» o Atlántico Sur es el otro tablero fundamental, por la fuerte presencia de explotación petrolera off shore que tiene el país y el peso del comercio en la economía del Brasil; 3) los recursos naturales serán una materia de creciente disputa entre los Estados; 4) es prioritario avanzar en respuestas comunes con los socios del MERCOSUR.

Una mirada al caso chileno, pondría en evidencia: 1) el rol central de la Ley Secreta del Cobre que existe desde 1958. El 10%

de las exportaciones estatales de cobre (poco más del 50% del total), se destinan a un fondo destinado exclusivamente a la compra de material bélico y con un piso anual de 250 millones de dólares. El incremento en el valor internacional del cobre ha derivado en partidas de 800 millones de dólares en el 2005 y 1200 millones en el 2006. La recientemente anunciada reforma de la presente Ley, no alteraría sustancialmente estos montos en el futuro mediano; 2) el Libro Blanco de la Defensa de Chile dado a conocer en el 2002 (se espera una nueva versión para fines del 2007) destaca el rol de las FF.AA. como garante de la seguridad de las inversiones externas de las empresas chilenas; 3) la Armada desarrolló en la década pasada la doctrina del Mar Presencial y la proyección más allá de las 200 millas; 4) desde el 2004 la cuestión del gas y los 22 millones de BTU que exporta por día la Argentina a Chile se ha constituido en un tema de tensión, especialmente durante los inviernos. En especial el resguardar a toda costa los casi 2 millones de BTU que necesita la zona central de Chile para uso domiciliario. En este sentido, todo indica que recién para el 2009 y con más posibilidad para el 2010, el país trasandino tendrá una nueva matriz energética menos dependiente de la Argentina.

Por último, el caso de Venezuela se caracteriza por el anuncio de la Nueva Doctrina Militar, dada a conocer en el 2004: 1) el rol central de las FF.AA. en tareas ligadas al desarrollo económico y social del país; 2) la defensa del país y sus recursos por medio de la fusión del Pueblo-FF.AA. y la articulación de las mismas con las nuevas milicias populares y tácticas y estrategias asimétricas; 3) potenciar la radicación de civiles y bases militares en la zona amazónica; 4) resguardo y llegado el caso el sabotaje de las instalaciones petroleras frente una agresión de los EE.UU.

La misma cuestión de los recursos naturales, nos ayuda a analizar más profundamente esta relación de «enemigos interdependientes» que existe entre Washington y Caracas. Según un informe del GOA (organismo estatal e independiente de control) de los EE.UU., la dependencia del petróleo de Venezuela, por parte de la economía de los EE.UU., se ha acentuado en los últimos años. La interrupción de las exportaciones de Caracas aumentaría el precio del petróleo internacional en al menos 11 dólares. Según el Departamento de Comercio de los EE.UU., las exportaciones de Venezuela a los EE.UU. (entre otras, el 65% del total de las exportaciones de petróleo de ese país sudamericano), pasaron de 15.200 millones de dólares en el 2001 a 34.000 millones en el 2005, (básicamente por el aumento del precio del petróleo). Pero agrega que, en casi todos los otros rubros, también se vienen incrementando las exportaciones e importaciones. Las exportaciones de los EE.UU. a Venezuela aumentaron de 5.600 millones a 6.400 millones. Durante el 2006, Venezuela ha sido el tercer exportador de petróleo hacia los EE.UU. con un total de 1.5 millones de barriles diarios (sobre una producción total de 2.4 millones de barriles diarios). Desplazando de ese puesto a Arabia Saudita. Los dos principales exportadores al mercado estadounidense son actualmente Canadá y México.

Modernización del instrumento militar, política de Estado y financiamiento extra-presupuestario: el caso paradigmático de Chile.

El impacto del aumento de los ingresos fiscales, y por ende potencialmente aplicables al presupuesto de Defensa, derivados del incremento de los precios internacionales del petróleo y del cobre, se ponen en

evidencia al comparar, por ejemplo, las exportaciones de crudo por parte de Caracas. Si en el 2000 los ingresos eran de 23.500 millones de dólares, en el 2005 ascendieron a 38.400 millones y a 45.000 millones en el 2006⁽¹⁾. En lo que respecta a Chile y el cobre, el año 2006 representó un record histórico en las ganancias de la empresa estatal Codelco (7.141 millones de dólares) y de las operadoras privadas (10.000 millones de dólares). Las exportaciones totales alcanzaron, por primera vez en la historia, el monto de 30.000 millones de dólares⁽²⁾. La masiva huelga estudiantil del 2006, que derivó en una inversión extra de 200 millones de dólares anuales por parte del Estado, reactivó el tema de los abultados recursos económicos que reciben las FF.AA. de Chile por medio de la Ley Secreta del Cobre (800 millones de dólares en el 2005, 1100 millones de dólares en el 2006 y 1.390 millones en el 2007).

Todo ello se desarrolla en un contexto en donde claramente parece recrudecer una puja distributiva o por la apropiación de parte del efecto riqueza de las exportaciones del mineral rojo. La cadena de protestas y huelgas, comenzando por los estudiantes secundarios, siguiendo por los obreros contratados de la empresa minera Codelco y llegando al reciente paro general impulsado por la central de trabajadores, son reflejo de ello. La misma Iglesia Católica ha advertido sobre lo escaso del nuevo aumento del salario mínimo en el país trasandino (260 dólares) y la existencia de agudas inequidades en la distribución del ingreso. Sectores políticos y sociales han sumado a estas advertencias un reciente informe de las Naciones Unidas que colocan, a ese país, como uno de los 15 con mayores disparidades de ingreso entre ricos y pobres y solo superado por Brasil en este tema en el área sudamericana. Si hace pocos años el tema central de debate era la

pobreza y la miseria, ahora el plano se corre a la distribución.

Tal vez no casualmente, se han reactivado, luego de casi dos años de descasar en los escritorios oficiales, los estudios tendientes a llevar a cabo una reforma de la Ley Secreta del Cobre, que data de 1958 y que tuviera una reforma parcial en 1985, en donde se establece que el 10% de los ingresos por las exportaciones de cobre y sus subproductos por parte de la empresa estatal Codelco, que controla casi el 50% de la explotación en el país, se destinan a una cuenta especial a ser repartida en partes iguales entre las tres Fuerzas. Asimismo, establece la existencia de un piso de transferencias de 180 millones de dólares a ser reajustados anualmente, tomando en cuenta la inflación de los EE.UU. La cual ronda desde hace dos décadas el 3%. Esta norma, junto a la referencia establecida e impuesta por los militares antes de entregar el gobierno a la Concertación en 1989, de tomar como piso del presupuesto de Defensa el existente en el último año de Pinochet en la Presidencia, son los pilares sobre los que se sostiene la holgura presupuestaria de los militares durante los ya 17 años de democracia.

Durante el 2008 el ex Ministro de Defensa, José Goñi, pareció dispuesto a impulsar la eliminación de la Ley del Cobre, pero sin que ello derive en un impacto masivo y directo sobre la disponibilidad de fondos. Para ello, se pensaba en el desarrollo de presupuestos plurianuales (con un promedio de 5 años) y un marcado incentivo a compras conjuntas. Entre los factores que han convergido para ello, se destacan la existencia de corrientes de pensamiento que cruzan sectores empresariales, sociales y políticos que ponen énfasis en la necesidad de «normalizar» la situación de Codelco y con ello ayudar a su modernización y al imperio de procedimientos dota-

dos básicamente de racionalidad económica y criterios empresariales. Asimismo, el boom del precio del mineral ha generado fondos que vienen rondando los 1.000 millones de dólares por año, vis a vis los 250 millones de fines de los años '90. Ello ha llevado a sectores en el oficialismo y aun en sectores académicos, a advertir que el escenario subregional, básicamente los paupérrimos niveles de gasto en Defensa de la Argentina desde comienzo de los años '90, hacen poco realista seguir en esta tendencia. Por último, aquellos sectores políticos que ven en esta reforma una muestra más de la larga transición chilena hacia una democracia plena y no tutelada.

Las resistencias que genera la posibilidad de cambio en la Ley Reservada del Cobre se reflejan aun en las declaraciones de los mandos militares, como es el caso del Jefe del Ejército, el General Oscar Izurieta: "(...) Ese proyecto de ley al que me referí en septiembre pasado dejó de existir. Se trabajó con las FF.AA. un nuevo proyecto, que se está afinando. Las decisiones respecto de la Ley del Cobre son evidentemente de carácter político, no son militares. Pero para mí, lo más importante en este momento es la Ley del Ministerio de Defensa, que se encuentra en trámite en el Congreso. Esta es importante, primero que todo, porque implica tener una ley que no existía. Primero, reorganiza la estructura superior del Ministerio de una manera más moderna. Incentiva la preparación, la planificación, el desempeño y el actuar conjunto de las FF.AA., a través de un Estado Mayor Conjunto. Sin embargo, tiene algunos detalles que expuse en el Congreso y que se refieren a mejorar determinadas cosas administrativas y, fundamentalmente, fortalecer el papel de la Junta de Comandantes en Jefe, que en la ley está muy disminuido. Cada cosa importante tiene su momento, y este es el momento de dedi-

carnos a la Ley del Ministerio. Sin ella, es un poco apresurado hacer otro cambio tan grande (...). Existen varios mitos sobre las cifras de inversión en Defensa. Ese 10% de las ventas del cobre no lo reciben las FF.AA., lo recibe el Ministerio de Defensa. Segundo, anualmente el Ministerio de Hacienda autoriza niveles de gasto que van de acuerdo con la política económica, con la regla del superávit estructural, etc. Y tercero, optamos a la plata disponible a través de concursos de proyectos, que pasan por rigurosos estudios en los ministerios de Defensa y Hacienda. Y, por lo tanto, los últimos siete, ocho años, en que el precio del cobre ha estado bastante alto, como promedio general, del 10% no hemos gastado más de la mitad. Todo lo otro está en ahorro. Nunca hemos gastado esas cifras, y es bueno que el país lo sepa (...)»⁽³⁾.

Un factor que viene operando sobre el debate de la Defensa en Chile, ha sido una cierta reactivación de la «rivalidad duradera» con el Perú, a partir de la decisión de Lima de no reconocer el límite marítimo existente entre los dos países a partir de 1954, la posterior publicación de cartografía considerada por Santiago como violatoria de la soberanía oceánica y aun terrestre de Chile y la pronta elevación a la Corte de la Haya de este contencioso por parte del gobierno de Alan García. En el año 2005, el Congreso peruano aprobó por unanimidad dar por nulo el tratado con Chile y en el 2008, el Presidente Alan García elevó el tema a la Corte Internacional de la Haya. Se espera que para el 2010 o 2011 haya alguna definición al respecto. A pocas semanas de la elevación al tribunal internacional, las FF.AA. de Chile, con la presencia de la Presidenta Bachelet, llevaron a cabo una contundente demostración de fuerza en un ejercicio militar conjunto en el Norte de Chile. En el mismo, se mostraron y desplegaron medios militares recientemente

incorporados, como los tanques Leopard II y los aviones de combate F-16 CD.

Con respecto a nuestro país, desde el 2004 Chile y la Argentina asisten a periódicas tensiones, derivadas del corte parcial en los flujos de gas argentino hacia ese país. Ello ha derivado en una fuerte politización del tema en la vida política chilena, lo cual obligó en su momento al ex presidente Lagos, a destacar la necesidad de «no gasificar» las relaciones con Buenos Aires. La oposición de centroderecha trasandina ha criticado tanto a Lagos como a la actual presidenta Bachelet por la existencia de una estrategia demasiado contemplativa con la Argentina. En un informe titulado «Abastecimiento eléctrico en el SIC 06-2010», publicado por el Centro de Estudios Públicos de Chile en el año 2006 se destaca: 1) La economía chilena presentará potenciales déficit de energía entre el 2006 y el 2011 con picos de sensibilidad a fines del 2009 y comienzos del 2010; 2) la principal forma de moderar la crisis de energía, que puede enfrentar Chile, viene siendo la conversión a diesel de parte sustancial de las usinas que venían funcionando con gas; 3) la amenaza en el corto y mediano plazo es la existencia de agudas sequías que afecten la generación hidroeléctrica; 4) la creciente conversión de usinas que funcionan a gas a diesel, está reduciendo la vulnerabilidad frente a los cortes de gas argentino 5) el flujo de gas argentino (aun sin cortes), no cambia radicalmente la precaria situación energética de Chile. La Presidenta M. Bachelet afirmó que su objetivo es lograr la autonomía energética en 2 años y consideró a la misma una cuestión de «seguridad nacional». De manera contemporánea a la cuestión del gas, medios de prensa chilenos han recordado la existencia aun de un diferendo limítrofe en la zona de Hielos Continentales y la posibilidad cierta de avanzar en la construcción de represas hidro-

eléctricas en la zona de Aysen, fronteriza a la provincia de Santa Cruz en la Argentina, aun a costa de poner en cuestión el acuerdo binacional sobre uso de los recursos hídricos, firmado en 1993. Esta combinación de factores, adquiere una mayor relevancia cuando se recuerda que el actual Libro Blanco de la Defensa de Chile, vigente desde el 2002, tiene a la defensa de los intereses económicos de Chile en la región uno de los temas a priorizar. La presidenta, ha sido clara al respecto: «La presidenta Michelle Bachelet afirmó que su objetivo es lograr la autonomía energética en 2 años y consideró a la misma una cuestión de ‘seguridad nacional’⁽⁴⁾.

Entre las alternativas en desarrollo actualmente en Chile para ampliar y diversificar su matriz energética, se destaca el montaje de importantes plantas de regasificación de gas licuado proveniente de países como Australia, Indonesia, etc., así como la construcción de al menos una gran central hidroeléctrica en la zona de Aysen, lindante con la provincia argentina de Santa Cruz. Al respecto, en octubre de 2007, las empresas Endesa y Calbúm aprobaron un aumento de capital para avanzar en este emprendimiento⁽⁵⁾. Los especialistas calculan que las obras podrían estar plenamente terminadas para el 2022 o antes. Asimismo, se proyectarían más de una represa. Ya en el 2007, surgieron advertencias en medios de prensa argentinos y chilenos con respecto a la eventual violación de los acuerdos bilaterales para el uso de recursos hídricos, firmados en 1992. En cierta medida, ello fue confirmado por legisladores trasandinos que, a fines del mismo año, consideraron que un eventual incumplimiento por parte Santiago debería ser entendido y aceptado por Buenos Aires, frente a la política de racionalización de gas implementada desde el año 2004.

El informe sobre la situación energética en Chile antes mencionado, así como otros difundidos en los últimos años, incluían advertencias sobre el efecto desestabilizador que podría tener una aguda sequía. Al parecer, el comienzo del 2008 podría confirmar la existencia de un escenario de este tipo (que también se registra en diversas zonas de la Argentina). En este sentido, el diario *El País* de Madrid, destina una detallada nota a esta cuestión. Entre otros puntos afirma: «Marcelo Tokman, ministro de Energía, ha reconocido que la situación energética del país se ha vuelto compleja debido a la falta de lluvias y la falla inesperada de la central Nehuenco, que provee 370 megavatios al sistema y que estará fuera de servicio durante los primeros seis meses de 2008. Tokman también ha dejado claro que será muy difícil evitar el racionamiento eléctrico si alguna central de gran tamaño llega a fallar. Dado el escenario actual creemos que, con un par de medidas adicionales, vamos a despejar ese riesgo. Chile importa casi el 100% de los combustibles que consume. Argentina ha disminuido los envíos de gas natural, que junto a la subida del petróleo y la escasez de lluvias han colocado al país andino en una estrechez energética. El ministro Tokman explicó que el déficit energético es de un 40% con respecto al año pasado. Sin embargo, descartó que los apagones que afectaron el domingo por la noche a las regiones de la Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, en el sur de Chile, tengan relación con la falta de lluvias»⁽⁶⁾.

La difusión en medios de prensa argentinos de algunos de los lineamientos del Documento Ejército 2025, preparado por esa Fuerza en la Argentina, en el año 2005, generó reacciones en legisladores oficialistas y opositores en Chile. En su mayoría, los primeros se inclinaron por destacar los grados de cooperación y con-

fianza entre los dos países, si bien reconocieron que se debería tomar en cuenta la nueva postura argentina reflejada en ese documento al momento de terminar de elaborar el tercer Libro Blanco de la Defensa de Chile, que se espera dar a conocer en el 2007. Por su parte, la oposición de centro derecha enfatizó en los potenciales riesgos que representan para los intereses de Chile el creciente énfasis argentino en recursos naturales como el agua. Todo ello en interacción con la aun inconclusa demarcación la zona de Hielos Continentales⁽⁷⁾. En este sentido, en el 2007, el Senador oficialista Roberto Muñoz Barra (PPD) y Presidente la Comisión de RR.EE. de esa Cámara, ayuda a entender la percepción chilena sobre el escenario regional: «Se vienen tiempos intensos, tanto con Bolivia como con Perú, y más adelante Campos de Hielo (con Argentina); por el tiempo, el Gobierno sería mucho más respaldado con una información amplia y transparente», según el parlamentario⁽⁸⁾.

Intentando balancear: el caso de Perú y el fondo del gas para la Defensa.

A diferencia del caso argentino, el Perú del último tramo del Presidente Toledo y del “segundo Alan García”, parece conservar ciertos reflejos más ligados a la tendencia sistémica, propia de las Relaciones Internacionales de buscar equilibrios de poder. El fuerte crecimiento económico, derivado del aumento de las materias primas que exporta Perú tanto sean minerales como gas, y la estabilidad macroeconómica, han permitido que el fisco de ese país pueda comenzar a incrementar las partidas ligadas al área de la Defensa. Ello comienza a visualizarse más claramente a partir de año 2006, en un escenario en donde se hace crecientemente evidente la llegada de sofisticados sistemas de armas a Chile y

comienza a formalizarse la negativa de Lima a reconocer los límites marítimos entre los dos países. Para sorpresa de algunos, este pragmático, pro-mercado, pro-Washington y anti-Chávez, Alan García, asumió el reactivado litigio fronterizo como bandera. Más allá que la decisión unánime del Congreso peruano de reclamar la soberanía sobre ese espacio marítimo, previa a la asunción de su gobierno lo condicionara, también se podría combinar con la necesidad de restarle o debilitar algunas banderas nacionalistas al influyente Ollanta Humala. Él cual cabe recordar, ganó la primera vuelta en las pasadas elecciones presidenciales y que conserva fuerte popularidad en las zonas rurales y, con particular fuerza, en el sur peruano, lindante a Chile.

En este escenario, en donde se superponen las mejoras macroeconómicas, fuertes niveles de inequidad social que el crecimiento parece no poder revertir, la cuestión limítrofe con Chile, ciertos síntomas de un regreso, por el momento a escala limitada pero crecientemente efectivo y violento en sus ataques a las fuerzas militares y de seguridad, del grupo Sendero Luminoso y una imagen negativa del Presidente que superaba el 50% para comienzos del 2008, Lima ha venido reforzando el dinero destinado a la Defensa Nacional. Además de un aumento del presupuesto del sector del 10% para el presente año, se vigoriza el “Fondo de Defensa Nacional”, que se nutre de parte de las regalías de los yacimientos gasíferos de Camisea⁽⁹⁾. Los cuales comienzan a producir cantidades crecientes y se han visto complementados por recientes descubrimientos de nuevas reservas en áreas cercanas. En este sentido, el Ministerio de Energía y Minas estimó que en la segunda mitad del año 2008 se duplicarían los recursos del Fondo de Defensa⁽¹⁰⁾. El mismo, representa una tasa de retención del 12,5% sobre el total de las ga-

nancias emanadas de dichos yacimientos. Los pedidos provenientes del Ministerio de Defensa para considerar la posibilidad de incrementar estos porcentajes, han encontrado resistencia en otras importantes áreas gubernamentales como el Ministerio de Economía⁽¹¹⁾. Cabe recordar, que este esquema ad hoc de financiamiento fue creado a mediados del año 2005, durante la presidencia de Toledo y que contó con una partida inicial de 45 millones de dólares vis a vis los 110 a 115 millones estimados el presente año y el 2009⁽¹²⁾. Asimismo, el Estado puede endeudarse en nombre de ese Fondo tal como ha ocurrido en febrero del 2008, cuando se autorizó una operación plurianual por un total de 189 millones de dólares destinada a solventar parte de los gastos del “Núcleo Básico Eficaz”⁽¹³⁾. Verdadero núcleo de la política disuasiva peruana que entre el 2007 y el 2011, busca reforzar algunos sectores básicos tales como: 1) la modernización de los aviones Mirage 2000 y Mig-29; 2) la compra de misiles antitanque de última generación de origen ruso y en capacidad de neutralizar tanques como el Leopard II; 3) la mejora del sistema de Comando y Control y radarización del país; 4) potenciar la capacidad de desplazamiento de fuerzas especiales y de despliegue rápido; 5) la modernización de los misiles mar-mar de la flota y sus helicópteros.

La crisis internacional que estallara a fines del año 2008 no ha dejado de tener un impacto en proyectos claves para la economía del Perú, tales como las exportaciones de minerales y las inversiones en la ampliación de la extracción de gas. Al respecto, el precio de productos exportables peruanos como el cobre, plomo y zinc, presentaban una caída del 55% con respecto a los valores de un año atrás. Tal como citáramos al momento de abordar el caso chileno, esa fuerte caída no implicó

un regreso a los bajos valores de fines de la década de los años '90. En este sentido, cabe recordar que, para comienzos del 2008, el precio por tonelada de un mineral como el cobre había visto triplicado su valor. En cambio, el precio del gas no tuvo un crecimiento sustancial durante el mismo período. El estallido de la crisis deprimió moderadamente su valor, para luego volver a estabilizarse a comienzos del 2009⁽¹⁴⁾. El precio del gas en boca de pozo pasó de 5 dólares por millón de BTU en el 2003, 7,5 dólares en el 2005, 6,5 dólares en el 2007 y 6 en diciembre 2008. Cabe recordar que la producción de gas en Perú se vio incrementada en un 800% entre el 2004 y fines del 2008, básicamente por el impacto de la explotación de los recursos de Camisea. Los especialistas estiman que, en los próximos años, esta tendencia ascendente en volumen extraído se mantendrá. Las regalías establecidas por el Estado sobre este recurso se sitúan en un 37,2%. Se calcula que los ingresos por el cánón se verán reducidos en solo un 5,8% en el 2009 y que se incrementarán en un 38,3% en el 2010. La combinación de un precio relativamente estable del gas y una fuerte expansión en la explotación, en el corto y mediano plazo, darían un cierto espacio de previsibilidad presupuestaria a los instrumentos legales, que han establecido cierta ligazón entre venta de gas y presupuesto de Defensa. Ello lograría neutralizar en parte el impacto en la caída de los precios de los minerales.

Rearme, petróleo y revolución bolivariana: el caso Venezuela.

Como hemos visto previamente, Venezuela viene incrementando desde hace al menos tres años sus gastos en Defensa. De la mano del fuerte incremento que presenta el precio del crudo a partir del año

2003 y la consolidación del poder de Chávez sobre la empresa estatal PDVSA luego del fracaso del golpe de abril 2002 y de la “huelga opositora”, llevada a cabo por directivos y personal calificado de la misma contra el líder bolivariano a lo largo de ese año y comienzos del 2002. Cabe indicar, que no se puede obviar, al momento de cuantificar los mayores ingresos a las arcas estatales derivadas de la renta petrolera, el cambio llevado a cabo por Caracas en los acuerdos de explotación mixta con las empresas transnacionales (en especial a partir del 2004-2005) y la decisión de incrementar radicalmente la presencia estatal en la promisoría explotación de la franja del Orinoco. Como forma de reflejar las agendas y objetivos de PDVSA dentro del proyecto político encabezado por Chávez, cabría citar algunos de los dichos del máximo responsable del sector energético y petrolero, Rafael Ramírez Carreño, en un discurso doctrinario de octubre del año 2005: “Decimos que es una política de Plena soberanía petrolera porque vamos a respetar el control efectivo, tal como lo establece la Constitución, de nuestros recursos. Vamos a recobrar el control fiscal, el control en todo lo que significa el cobro de nuestra Regalía, de los impuestos y en la justa administración de la explotación de los recursos (...) Tenemos que hacer un esfuerzo extraordinario para que la renta petrolera no la capte el capital transnacional, no se lo lleven las compañías. Esta fue la consigna de todos los movimientos progresistas en Venezuela hasta la Nacionalización petrolera. Fue la gran batalla. ¿Cómo hacer para captar, maximizar -ya lo decía Pérez Alfonzo en su pentágono petrolero- la participación del Estado venezolano en la captación de la renta? (...) ¿Por qué nos dieron un golpe de Estado? ¿Por qué hicieron el sabotaje petrolero y por qué hemos tenido que estar combatiendo y resistiendo una per-

manente política de agresión contra nuestro país? Agresión, por cierto, que no la conducen los dirigentes de la oposición, sino que nuestro verdadero enemigo es Estados Unidos, porque aquí lo que se está debatiendo es el control de la administración de los principales recursos energéticos del Hemisferio Occidental (...) Teníamos 100 años haciendo una planificación energética solamente para proveer de petróleo y productos a la economía norteamericana. Se nos había asignado ese papel. Ahora estamos haciendo una revisión de nuestra política internacional. He visto algunos titulares de prensa donde se nos acusa de que estamos utilizando el petróleo como un factor geopolítico, pero y ¿por qué no lo vamos a usar? Es uno de los elementos más fuertes para establecer una política, una geopolítica propia del Estado venezolano. No se trata de una geopolítica para el interés de la economía más poderosa del planeta. Se trata de una geopolítica con nuestros propios intereses, haciendo presencia en nuestra fachada geopolítica en el Caribe, Sur, Europa, África y por supuesto en los Estados Unidos (...) La distribución de la renta petrolera es un asunto fundamental de nuestra política petrolera, lo ha dicho el presidente Chávez públicamente: vamos a buscar todos los mecanismos para garantizar que este excedente de la renta petrolera llegue primero al pueblo, y, segundo, hacer inversiones necesarias para poder revertir el terrible esquema económico que tenemos con todas sus asimetrías. Falta mucho por hacer. El Ministerio de Energía y Petróleo está pendiente del sector eléctrico, del petróleo y del gas. Manejamos la Misión Barrio Adentro y la Misión Ribas, atendemos todos los temas que había que atender, porque el Estado venezolano tiene que estar desplegado en esta batalla que estamos dando contra la desigualdad y la injusticia social”⁽¹⁵⁾.

Según el IISS de Londres, el año 2006 es un claro ejemplo de un salto cuantitativo en los gastos militares de Venezuela, con un incremento del 33% con respecto al año anterior. Totalizando 2.080 millones de dólares (equivalente a lo invertido por la Argentina y menos de la mitad de lo estimado por el mismo centro de estudios para el caso chileno con 4.500 millones de dólares)⁽¹⁶⁾. Si bien es una constante hacer referencia a la ligazón entre renta petrolera y rearme en Venezuela, el hecho es que a diferencia del caso de Chile con el cobre y el más reciente de Perú con el gas, en este país caribeño no existe por el momento una legislación específica que oriente, de manera pautada, fondos derivados de la exportación del petróleo a cuentas ligadas al presupuesto de Defensa. No obstante, el mismo IISS afirma que las FF.AA. venezolanas cuentan históricamente con la denominada “Ley Paraguas”. Por medio de la misma, el gobierno toma deuda en el exterior para la compra de armamento, sin que ello caiga sobre las partidas asignadas al sector Defensa. Entre el 2003 y el 2005 los montos ligados a esta Ley fueron desde un piso de 470 millones de dólares a un techo de 600 millones de la misma moneda. Tal práctica ha sido criticada por el Ministerio de Finanzas, el cual ha propuesto que se incorporen estos recursos a las partidas presupuestarias derivadas del nuevo “Fondo Nacional de Desarrollo”, que se nutre de los ingresos petroleros.

Donde sí ya las ganancias petroleras tienen un peso decisivo en Venezuela es en lo referente a los programas sociales, de infraestructura y geopolíticos como “Petrocaribe” y la venta a precio preferencial a países como Cuba, República Dominicana, Haití, Nicaragua, etc. Para tener una idea, los recursos a disposición, durante el año 2005, y con un precio del barril que rondaba los 50 dólares, la empresa PDVSA

pagó al fisco impuestos sobre la renta por 8.700 millones de dólares y 20.000 millones de la misma moneda en regalías. De los cuales 4.400 fueron destinados a los programas previamente mencionados⁽¹⁷⁾.

El caso venezolano presenta una compleja combinación entre una doctrina militar de guerra asimétrica dada a conocer en el año 2004 y el tipo de armamento sofisticado para conflictos convencionales, recientemente adquiridos. Dicha doctrina está abocada básicamente, a las hipótesis de conflicto con Colombia (respaldada militarmente por los EE.UU.), o una agresión directa por parte de la superpotencia. Para ambos casos, y en especial en el segundo, el curso de acción propuesto por Caracas ha sido el de la «guerra del pueblo»: 1) formación ideológica y moral de los militares para resistir la adversidad de ser la parte débil y asimétrica frente a un enemigo tecnológicamente superior; 2) la formación de milicias populares que complementen el accionar de las FF.AA.; 3) la reactivación de las reservas; 4) la adquisición de sistemas de armas de bajo costo y alto rendimiento como fusiles de asalto rusos AK 103, fusiles de alta precisión Dragunof para francotiradores y, los más costosos, misiles antiaéreos portátiles IGLA 5) reforzar la transferencia de conocimiento en guerra no convencional por parte de Cuba y otros países enfrentados con los EE.UU. No obstante todo ello, la contracara es la existencia de multimillonarios contratos con Rusia para la adquisición de sofisticados sistemas de armas que, pese a su primer nivel tecnológico, serían de poca utilidad en un enfrentamiento abierto con el poder militar estadounidense o el colombiano apoyado con poder aéreo y naval de Washington. Entre el material ruso se destacan: 24 aviones cazabombarderos Sukhoi 30MK2V (por 750 millones de dólares y de los cuales 12 ya han sido entregados), 38 helicópteros

de ataque y de transporte (MI 17, MI 35M y MI 26T2, 4 de ellos ya arribados a Venezuela durante el 2007), 100 mil fusiles de asalto AK 103, y la construcción de una planta para el armado de este tipo de fusiles y la fabricación de la su munición de 7,62,39mm (estando prevista su terminación para antes de fines del 2010). Asimismo, para comienzos del presente año, estaba avanzado el acuerdo entre Caracas y Moscú para la venta del sistema de misiles antiaéreos de corto y mediano alcance Tor M1. Pese a las versiones que existieron en los últimos tiempos, el listado de contratos firmados no incluye la compra de submarinos ni de misiles antiaéreos de largo alcance SS-300. Aun así, el balance del año 2007 muestra a Venezuela como el tercer comprador de armamento ruso (con un 16% sobre el total exportado por esta potencia europea), luego de la India (con el 28%) y China (21%). Por todo ello, si bien Colombia presenta una clara superioridad en cantidad y entrenamiento de sus efectivos militares, y en especial en la fuerza Ejército, Venezuela tendría ventajas (al menos de inventario), en lo que hace a tanques de batalla (los AMX 30 franceses) y aviones de superioridad aérea (los 12 Sukhoi 30 antes citados y otros por llegar y algunos F-16AB de fabricación estadounidense, que aun puedan estar operativos pese al embargo impuesto por la Casa Blanca en el año 2005).

La crisis internacional y su contundente impacto en el petróleo, aun mayor como hemos visto que en otros recursos naturales como el cobre y el gas, no deja de tener un impacto en la economía de Venezuela. En este sentido, en marzo 2009, el gobierno de Hugo Chávez se vio obligado a aumentar el IVA y llevar a cabo un conjunto de ajustes y reducciones presupuestarias. Cabe recordar que la base de cálculo utilizada para diseñar el presupuesto del año

2009 fue un barril a un mínimo de 60 dólares, frente a un valor promedio en lo que va de este año de 38 a 40 dólares.

Conclusiones

Surge de manera clara el rol fundamental que el fuerte incremento del precio de materias primas estratégicas controladas por el Estado, tal como es el caso de Chile, Venezuela y en menor medida el Perú, han tenido sobre el transcurrir de lo acontecido en materia de adquisición de armamentos, a partir de comienzos del presente siglo en nuestra región. Frente a un escenario internacional plagado de incertidumbres pero en donde también existe cierto consenso entre los especialistas sobre la existencia de un panorama de altos precios de estas materias primas, al menos en el corto y mediano plazo, cabe esperar que esta tendencia no se vea revertida. Aun más, con las reactivaciones de “rivalidades duraderas”, como viene aconteciendo entre Chile y Perú y más recientemente entre Colombia y Venezuela.

Si para la primera mitad del año 2008, el debate sobre los precios de los recursos naturales pasaba por tratar de adivinar a qué nuevos récord se llegaría, por ejemplo las previsiones de un barril de petróleo a 200 dólares a fines de ese mismo año, a partir del estallido formal de la burbuja inmobiliaria y los “bonos tóxicos” en las bancas de los EE.UU. y en menor medida de Europa y Japón, en septiembre de ese mismo año, se pasaría a tratar de predecir a qué niveles llegaría el derrumbe de los valores de materias primas claves como el petróleo, cobre, gas, oleaginosas, etc. En lugar de los 200 dólares al barril, el mes de diciembre 2008 mostraría niveles cercanos a 40 dólares y aun menos en el caso del crudo venezolano. El cobre vería reducirse su precio en un 50% o más, con una caída en la misma magnitud del valor de las exporta-

ciones de la empresa Codelco y su consecuente impacto en las partidas de la Ley Reservada del Cobre. En el caso del Brasil, el derrumbe de los precios del petróleo y las proyecciones de corto y mediano plazo, llevaron a replantear los ritmos del comienzo de la explotación de los yacimientos “sub-sal”, encontrados en las costas sur del país. El hecho, que ese crudo se encuentre a 5.000 metros de profundidad, de los cuales 1.000 metros de sal, hace que su costo de extracción ronde los 40 a 45 dólares el barril versus, por ejemplo, 2 dólares que cuesta sacarlo de los yacimientos en Arabia Saudita o 15 dólares en los yacimientos en tierra en países, como la Argentina y Brasil. En lo que respecta a oleaginosas como la soja, de 500 a 600 dólares a mediados del 2008 se pasó a precios cercanos a los 300 dólares, 6 meses después. No obstante, tanto en lo que respecta al petróleo, cobre, gas y soja, la crisis financiera internacional parece no destinada a hacer retroceder sus valores al piso existente a lo largo de la década de los años '90. En este sentido, cabe recordar que a fines de ese periodo, el crudo se cotizaba a un precio entre 10 y 15 dólares y la soja a valores menores, cercanos a los 150/200 dólares la tonelada. Asimismo, la mayoría de las proyecciones sostienen que existe una demanda estructural de mediano y largo plazo, especialmente sustentado por el crecimiento de China y en menor medida de la India y África, que garantizan, y en especial para el sector alimentos, precios por arriba de los promedios históricos. El impacto de la crisis internacional sobre los países de la región queda evidenciado en algunas de las conclusiones de las proyecciones económicas presentadas por el FMI en abril 2009. En la misma se sostiene que “(...) el impacto de la crisis ha acelerado todo (...) Países como Argentina, Brasil, Chile, México y Venezuela han sido parti-

cularmente golpeados por el declive de los precios de las materias primas como resultado de la desaceleración de la economía global”. Asimismo, asume que si el crecimiento del PBI en países como Brasil fue del 5,1% en el 2008, ello se verá reducido en el 2009 a un índice en negativo del 1,3%. En tanto que Chile pasaría del 3,2% a 0,1%. Una de las pocas excepciones, sería el Perú, que podría registrar un índice de crecimiento económico aceptable de entre 2 y 3% del PBI⁽¹⁸⁾.

El mirar el plano estratégico militar y la transferencia de armamentos, nos ayuda a comprender que no todo pasa por la ideología o ciertas afinidades a tradiciones históricas. Un ejemplo claro de ello es la continuación de una estrecha política de cooperación en el sector militar entre el gobierno de Correa en Ecuador y el Chile, visto en los últimos años como interlocutor serio de los EE.UU., dotado de políticas económicas pro-mercado y una zona de libre comercio con la superpotencia. La reciente venta, a bajo costo, de dos fragatas radiadas de las fuerzas navales chilenas a su par ecuatoriana, es solo un reflejo del peso de consideraciones geopolíticas más que tradicionales. Ni que decir las tensiones entre el “segundo Alan García”, también pro-mercado y pro-Washington, y más claramente anti-Chávez que la Concertación chilena, con Chile. Finalmente, por esas típicas paradojas de la historia, países tan opuestos como Chile y Venezuela, considerados uno y otro polos antitéticos de dos formas de organización política, social y de integración al mundo, lideran este proceso de rearme. En cuanto a Brasil, una revisión de su política de inversión en Defensa mostraría su opción por alternativas “no estadounidenses”, tal como citamos al momento de hablar de sus compras a Francia y Rusia, así como a otros países como Reino Unido y Sudáfrica. Lo mismo en

materia de tecnología de uso dual, con acuerdos en materia espacial con China y Ucrania. Tal hecho, parece complejizar las visiones más lineales surgidas en los últimos años, y con particular fuerza en ciertos sectores de opinión de la Argentina, sobre un Brasil supuestamente alineado con los EE.UU. y actuando como un delegado de la superpotencia en nuestra región.

NOTAS

(1) P.I. Isbell, “Hugo Chávez y el futuro del petróleo venezolano I: el resurgimiento del nacionalismo energético”, ARI Nro.14, Real Instituto Elcano, 9/2/2007, España.

(2) La Nación, 18/3/07.

(3) El Mercurio 18/1/09, Chile.

(4) El País, 29/4/06, España.

(5) The Wall Street Journal America, 19 de octubre de 2007

(6) http://www.elpais.com/articulo/internacional/Chile/intenta/evitar/racionamiento/electrico/marzo/elpepuint/20080205elpepuint_2/Tes

(7) El Mercurio, 27/2/07, Chile.

(8) El Mercurio, 3/9/07, Chile.

(9) <http://www.camisea.com.pe/>

(10) Agencia AFP, 27-1-2008.

(11) http://www.elcomerciooperu.com.pe/ediciononline/HTML/2007-10-27/el_gobierno_no_aceptara_un_nue.html

(12) <http://ipsnoticias.net/nota.asp?idnews=41467>

(13) <http://www.andina.com.pe/Espanol/Noticia.aspx?id=OyvOF0tOeYc=>

(14) <http://www.scribd.com/doc/5443434/La-energia-en-el-Peru-donde-esta-la-crisis>

(15) http://www.pdvsa.com/interface.sp/database/fichero/publicacion_opep/2376/169.PDF

(16) Military Balance 2007, IISS, UK.

(17) http://www.pdvsa.com/interface.sp/database/fichero/publicacion_opep/2376/169.PDF

(18) <http://www.imf.org/external/pubs/ft/survey/so/2009/RES042209A.htm>



www.revistanaval.com.uy

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

secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN

NOTICIAS BREVES DEL ÁMBITO NAVAL Y MARÍTIMO

NAVALES

REGRESA A SERVICIO EL PORTAVIONES “SÃO PAULO” Después de cuatro años en reparaciones, el portaviones brasileño *São Paulo* vuelve al servicio. El buque sufrió un grave incendio en marzo de 2005, oportunidad que las autoridades navales emplearon para hacerle mantenimiento mayor y modernización. Su entrada al servicio activo tomará algunos meses más, ya que desde abril está siendo sometido a un programa de pruebas y adiestramiento que tomará casi un año. Además, aún es incierta la inclusión a bordo de los cazas supersónicos A-4 *Skyhawk* (modelos AF-1 y AF-1A), adquiridos en 2000. Hay un solo avión en servicio y para adiestramiento, mientras que de los 23 restantes, 12 se encuentran en mantenimiento y modernización en talleres de EMBRAER (9 AF-1 y 3 AF-1A). La modernización comprende actualización de radares, aviónica y sistemas de generación de oxígeno, previéndose que el programa finalizará en 2014.

CAZA “RAFALE” EN FUERZA AEREA Y MARINA DE BRASIL Jean Pierre Chabriol, vicepresidente de ventas para América Latina de Dassault Aviation (Francia), indicó que el caza “*Rafale C*” es más adecuado que sus similares “*Super Hornet*” (EEUU) y “*Gripen*” (Suecia) en la disputa por el proyecto FX-2 de la Fuerza Aérea de Brasil. Agregó que el *Rafale* podrá operar de inmediato en el portaviones *São Paulo*, algo no posible para los otros dos competidores en la licitación, y además, al ser 100% industria francesa puede incluirse en las negociaciones de

transferencia de tecnología naval recientemente firmadas entre los gobiernos de Brasil y Francia.

PARTICIPACION DE FRANCIA EN EL FUTURO DE LAS FUERZAS ARMADAS DE BRASIL Este 2009 parece ser el año de Francia en la modernización de las FFAA de Brasil. Los acuerdos firmados en 2008 en el área de defensa prevén que este año se comience con:

Armada: coparticipación en la construcción de cuatro submarinos convencionales diesel-eléctricos de la clase *Scorpène*, apoyo tecnológico para la construcción de un submarino de propulsión nuclear (Brasil pretende tener 3 SNA para 2035), construcción de un astillero, talleres y base naval para esos submarinos, actualización de misiles y adquisición de helicópteros para el portaviones. Costo estimado: 17,8 millardos de reales.

Fuerza Aérea: adquisición de aviones caza *Rafale C* (120 unidades para 2014) y ASW Orion P-3 (ocho), construcción en Helibras de 51 helicópteros *Cougar EC-725*, y acuerdos secretos para la fabricación de misiles en Brasil. Costo estimado: 12 millardos de reales.

Ejército: investigación y desarrollo del equipamiento requerido por el futuro soldado de la Amazonia, como uniformes de tejido de reacción térmica, microcomputador individual de empleo múltiple y armamento de 7° generación. Costo estimado: 1,9 millardos de reales.

Sin embargo, aún no ha sido tomada la decisión final sobre la adquisición de aeronaves caza para la fuerza aérea, y continua la discusión entre las propuesta

de Boeing por el **F-18 E/F Super Hornet** (que podría construirse en Embraer), Dassault por el **Rafale C**, y de Saab por el **Gripen NG**.

MUELLE FLOTANTE DE LA ARMADA ARGENTINA EN PUERTO DESEADO La empresa COSERENA SA entregó a la Armada Argentina un muelle flotante en Puerto Deseado, Santa Cruz (Área Naval Austral). Este consiste en un pontón flotante de tipo estacionario en aguas protegidas, con capacidad de navegaciones ocasionales dentro de la ría, aunque sin propulsión propia, con la finalidad de soportar el amarre de una unidad tipo Corbeta Meko-140 o un buque de hasta 90 metros de eslora y 1.800 toneladas de desplazamiento. Estará vinculado a tierra por bielas rígidas articuladas para adecuar el movimiento rolo/cabeceo y para el acceso tendrá una planchada metálica que soportará hasta un camión de dos ejes y 20 toneladas de carga. El muelle contará con suministros de electricidad y agua potable, y dos puestos de emergencia.

HELICOPTEROS SEA KING EN AVIACION NAVAL ARGENTINA La Armada de Argentina recibió dos helicópteros Sea King, última entrega de una compra de seis unidades destinada a reponer las pérdidas de aparatos similares registradas en los siniestros de los buques antárticos **Bahía Paraíso** (1989) y **Almirante Irizar** (2007). La idea inicial fue adquirir cuatro aparatos en condiciones de vuelo y otros dos para repuestos.

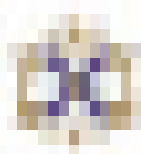
AVION DE PATRULLA DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA El Consejo Federal Pesquero de la República Argentina (organización civil que nuclea a gran parte del empresariado pesquero del país) se hizo cargo de dotar una aeronave **CASA-212** de la Prefectura Naval Argentina con

un equipamiento fotográfico de última generación para el control de la pesca en el Mar Argentino y la Zona Adyacente. El mismo consiste en sistemas de Reconocimiento Fotográfico Digital y de Transmisión de Datos en tiempo real.

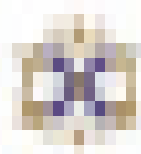
ACUERDOS MILITARES DE CHILE Y FRANCIA Los ministros de Defensa de Chile y Francia, Francisco Vidal y Hervé Morin, trabajan sobre la firma de un acuerdo de cooperación militar que apunta, en principio, a la modernización de los dos submarinos clase Scorpene chilenos, con opción a la adquisición de otros dos, y a la compra de aviones ASW **Casa ADS-295** y helicópteros **Eurocopter Cougar EC-725**, lo que se concretará antes de fin de año. Por su parte, el Ministro Vidal negó versiones referidas al aumento del parque de misiles Exocet de la Armada de Chile, pero confirmó la adquisición de dos (con opción a cuatro) aviones ASW **CASA-295**.

COMPRAS MILITARES DE CHILE EN RUSIA El Ministerio de Defensa de Chile acaba de firmar un acuerdo con la empresa paraestatal rusa Rosoboronexport para la adquisición de helicópteros **Mi-17/V5**, en partes, para ser ensamblados en Chile. Los aparatos adquiridos son en versión transporte de tropas, búsqueda y rescate y evacuación médica, y la operación comercial está orientada como contrapeso de la compra de los **Cougar EC-725**, ya que las aeronaves rusas cuestan menos de la mitad de su contraparte francesa.

CHILE DESACTIVA UN CAMPO DE MINAS La Armada de Chile ha trabajado en la limpieza de un campo de minas sembrado al sur del Cabo de Hornos, siendo esta la primera etapa del cumplimiento del "Tratado de Ottawa", del cual es país fue signatario. Las aguas australes de Chile contienen varios campos mi-



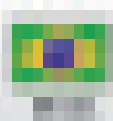
DEFENSA MINISTRO DEL EJERCITO
COMANDO EN JEFE FUERZAS ARMADAS



IV DEBATE PROYECTO REGIONAL ESTABLECIMIENTO DE ACTA MAR



COMANDO EN JEFE FUERZAS ARMADAS
COMANDO EN JEFE FUERZAS NAVALES



nados, plantados a fines de 1978 cuando se temía una invasión anfibia argentina en la disputa por tres islas del Canal de Beagle. La mediación papal evitó el enfrentamiento y pese al proceso de paz firmado en Montevideo en 1979, fue recién durante los gobiernos de Carlos Menem (década del 90) que se iniciaron las tareas de desmilitarización de fronteras y de levantamiento de campos minados terrestres, aunque nada se hizo entonces con las minas marinas.

VENEZUELA ADQUIERE BUQUES EN ESPAÑA El astillero venezolano Dianca firmó un contrato con el español Navantia para la construcción conjunta del Buque de Vigilancia Litoral (BVL). Se construirán cuatro ejemplares, tres en España (con participación de técnicos venezolanos), y el último en Venezuela. Se trata de un patrullero costero de 1.500 toneladas, 79 metros de eslora, 11,50 de manga, 1,70 de calado. Navantia ya viene construyendo para la Armada venezolana el Patrullero Oceánico de Vigilancia (POV), guardacostas de altura de 99 metros de eslora y 2.200 toneladas de desplazamiento, y que dispone de una cubierta de vuelo para recibir helicóptero. En octubre 2008 fue botado el “*Guacaimacuto*”, en marzo 2009 el “*Yaviré*”, y en junio el “*Caribe*”.

CHINA SE PRESENTA COMO POTENCIA NAVAL El 23 de abril, en el 60º aniversario de la creación de la Fuerza Naval del Ejército Popular de Liberación de la República Popular China, se realizó en la Base Qingdao una revista naval para mostrar la flota, evento que contó con la participación de 21 buques de guerra de 14 países invitados (entre ellos EEUU, Rusia, Francia, México y Brasil). En la oportunidad, China mostró por primera vez una parte de sus submarinos nucleares, los cuales fueron visitados, entre otros, por el

Comandante de Operaciones Navales de EEUU, Almirante Gary Roughead. El Vicecomandante de la Armada China, Coronel General Ting Yiping, declaró a la prensa que las fuerzas navales chinas, como componente importante de la defensa, harán contribuciones a la paz mundial, regional y marítima.

FRANCIA CONSTRUYE BUQUE DE PROYECCIÓN Y COMANDO Dentro del plan de recuperación de su poderío naval, Francia encargó a STX France (nave) y DCNS (sistemas de combate) la construcción del que será el tercer buque de proyección y comando. Tendrá 21.000 toneladas de desplazamiento, 190 metros de eslora, velocidad máxima sostenida de 19 nudos, 160 tripulantes, capacidad para transportar 450 Infantes de Marina, 16 helicópteros, 2 hovercrafts y 4 LCM, o un tercio de un Regimiento Mecanizado con todo su equipo, desplegándolo a cualquier parte del mundo. Tendrá un pod de propulsión eléctrica, un avanzado sistema de comunicaciones, radar 3D de vigilancia, sistema de gestión de combate SENIT 9. También podrá alojar un hospital de campaña para misiones humanitarias.

GRAN BRETAÑA RETIRA DEL SERVICIO EL ÚLTIMO BUQUE QUE PARTICIPÓ EN LA GUERRA POR MALVINAS El *HMS Exeter*, destructor Clase 42-B3 fue retirado del servicio naval en una austera ceremonia desarrollada en Portsmouth, con la presencia de diez de los veintiún comandantes que tuvo la nave. El *Exeter*, primer ejemplar Batch-3 fue enviado a Malvinas en mayo de 1982 para ocupar el lugar del hundido Sheffield. También participó en la Guerra del Golfo en 1991. Era el último buque británico participante en la Guerra por Malvinas que aún permanecía en servicio activo.

PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES

RIO GRANDE DO SUL El Estado de Río Grande del Sur adjudicó a las empresas Odebrecht (Brasil) y Jan de Nul (Bélgica) el dragado de los canales de acceso al Puerto de Río Grande. Las obras se dividen en dos partes: el canal exterior, de 13 km de longitud, cuya profundidad será llevada por los belgas de 14 a 18 metros, mientras que el canal interior, de 12 km, será profundizado por la empresa nacional de 12 a 16 metros. Hoy, los mayores navíos que emplean el puerto (post Panamax) no pueden zarpar a plena carga debido al calado. Con la nueva cota, Río Grande se largará a competir con Montevideo (cuya expectativa de futuro es 13 metros de profundidad) como puerto “HUB” para captar, concentrar y manejar las cargas provenientes del litoral atlántico argentino, la Cuenca del Plata, Bolivia y Matto Grosso.

DRAGADO ARGENTINO COMPLETA COMERCIO DE PARAGUAY Las obras de dragado sobre el río Paraná en el tramo Santa Fe – Confluencia provocarán un aumento en el precio de los pejes, ya que Argentina sostiene que la tarifa debe solventar el gasto. Según el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay (CAFYM) los costos de transporte de mercaderías por la vía fluvial habrán de elevarse sustancialmente al tener que enfrentar la nueva tarifa, en particular los commodities sin valor agregado, como carne y soja. Además, los guaraníes opinan que la obra es innecesaria en el tramo indicado, ya que la profundidad natural hace la vía navegable durante el 90% del año, y también perjudicial, porque disminuirá el ancho del canal navegable, dificultando la maniobrabilidad de los convoyes, ya que su tamaño deberá ser menor. En números prácticos, una fuente del CAFYM indicó

que por el mayor calado se ganaría un 17% de capacidad de carga, pero en cambio, a menor cantidad de barcazas por convoy se perdería un 35% de dicha capacidad por viaje.

CONSEJO DE LA HIDROVÍA DEL RIO URUGUAY El diputado entrerriano José Antonio Artusi (UCR) propuso a la legislatura provincial la creación del “Consejo de la Hidrovía del Río Uruguay”, a modo de órgano consultivo encargado de elaborar proyectos y desarrollar planes de navegación fluvial y desarrollo portuario en la margen entrerriana del río. Su proyecto de ley no incluye ni menciona la ribera uruguaya.

DRAGADO DE BUENOS AIRES La empresa belga Jan de Nul NV Filial Argentina ganó la licitación para el dragado del Puerto de Buenos Aires. El objetivo principal de las obras es ensanchar el canal de acceso a 180 metros para las Dársenas A y B, a 250 metros para las C y D, el ensanche a 500 metros del diámetro del Círculo de Reviro del Antepuerto, y la uniformidad del calado de los canales a 33 pies (10,83 metros). El trabajo costará \$A 57.803.000, y llevará siete meses de trabajos.

SAN ANTONIO ESTE (Golfo San Matías) La terminal portuaria rionegrina, especializada en la exportación de frutas, profundizará y ensanchará su canal de acceso para recibir buques mayores. El proyecto, que llevará tres años de ejecución, procurará una vía navegable de 9,60 metros de profundidad a la cota cero y un ancho de soleras de 150 metros. Por la terminal se exportó en 2008 655.000 toneladas de carga, pero se pretende llegar a 1:075.000 para 2020. En la actualidad el canal de acceso tiene una profundidad de 3 metros, por lo que se depende de la marea (7,50 metros) para la entrada y salida de buques, es decir que cada doce horas sa-



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՍԵՐՈՒՄԱՆ ԳՐԱԴԱՐԱՆ

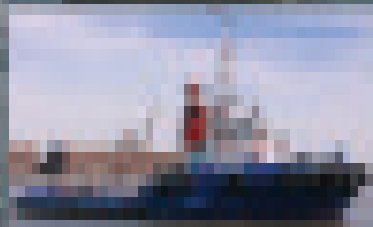
Գրքեր / ԳԻՏ

Մանուկ Բաղդասարյան - Տիպարային

Դասարանական Գրքեր

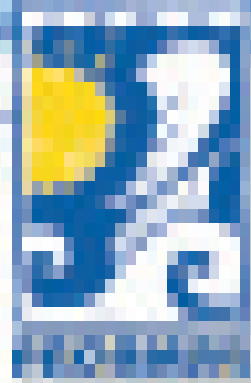
Գրքեր և Սերունդի Գրքեր

Պատկերա-Վերականգնողական Գրքեր

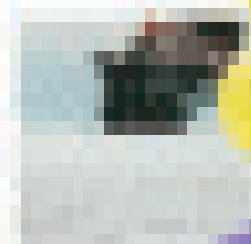
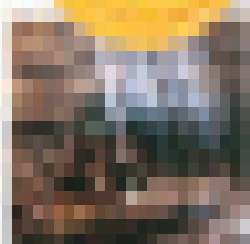
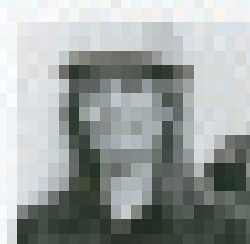
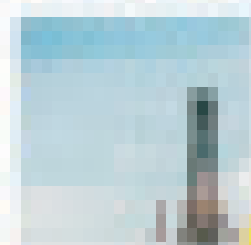
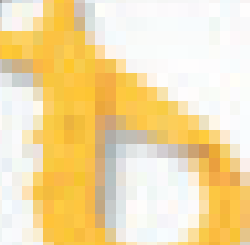
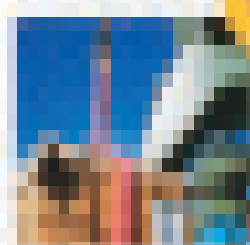
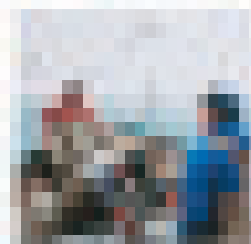
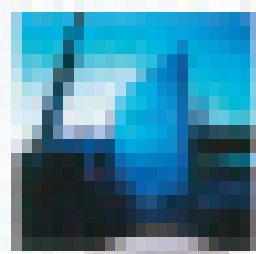
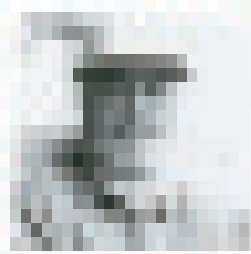


RESEARCH, DESIGN, CONSTRUCTION
AND MAINTENANCE OF
PORTS AND MARINAS

www.marinegroup.com



Marine Group



Marine Group is a leading provider of
port and marina services, offering a
range of solutions for the maritime sector.



len o entran naves, lo que genera demoras, eleva costos, y aleja armadores.

CONCEPCION DEL URUGUAY

Las autoridades portuarias entrerrianas le están pidiendo al gobierno central el aumento de la profundidad del canal principal del Río Uruguay, que permita llegar buques de ultramar a Concepción del Uruguay. En la actualidad, los portacontenedores de bandera uruguaya “Lucero” y “Coraje” cubren el enlace Concepción – Montevideo con sus bodegas y cubiertas a plena capacidad, pero hay cargas que no alcanzan a ser embarcadas allí, ya que muchos armadores no quieren enviar sus buques de ultramar debido a la escasa rentabilidad derivada del poco calado aprovechable.

ENTRE RIOS Y EL DRAGADO DEL RIO URUGUAY El pasado mes de mayo se realizó una reunión entre el Secretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ricardo Lujan, con autoridades de la Provincia Entre Ríos, para buscar acuerdos sobre la explotación de la vía navegable del Río Uruguay. Por el gobierno local participaron el Vicegobernador, José Eduardo Laurito, el Secretario de Transporte, Vías Navegables y Ferrovías, Carlos Molina, el Secretario de Planeamiento e Infraestructura, Guillermo Federik, y el Senador Carlos Schepene. El propósito central fue acordar la creación de una comisión mixta para el desarrollo de la hidrovía del Uruguay como salida a la producción de las provincias Formosa, Misiones y Corrientes, que cuentan con un buen enlace ferroviario con los puertos de Concepción del Uruguay y Colón, y así aliviar la presión existente sobre la hidrovía del Paraná y Buenos Aires. Para ello, existe un plan de inversiones para el mejoramiento de instalaciones portuarias entrerrianas por un valor de 160 millones de pesos argentinos, aunque la provincia insiste en la

necesidad urgente y prioritaria de dragar y profundizar el canal principal de navegación del Río Uruguay.

ARMADA DE PARAGUAY EN EL CONTROL DE LAS VIAS NAVEGABLES

El Departamento Técnico Aduanero de Vigilancia Especial (DETAVE) DE Paraguay solicitó al gobierno que la Armada asuma el control del tránsito fluvial en los ríos fronterizos para combatir el contrabando. El titular de DETAVE, Luis Ramírez, informó que entre enero y junio el Estado dejó de percibir casi cuatro millones de dólares por el comercio ilegal de mercaderías provenientes de países vecinos. Agregó que su repartición cuenta con solo tres embarcaciones pequeñas, lentas y vetustas para la tarea, que en ocasiones llevó a enfrentamientos armados con los contrabandistas, mientras que la Armada tiene la infraestructura, el equipamiento y el potencial humano para llevar adelante la tarea. Legalmente. La Armada de Paraguay no puede intervenir en asuntos policiales, pero Ramírez aspira a que por vía legislativa se la autorice.

MARINA MERCANTE

VLCC's MONOCASCO Los propietarios de superpetroleros de crudo monocasco están encontrando dificultades para deshacerse de sus buques, cuya salida de servicio está prevista para el año próximo. La flota mundial actual de estos VLCC es de 111 buques, hoy mayormente desocupados. Durante 2008 fueron vendidos 3 para desguace, mientras que 26 marcharon a astillero para conversión al transporte de graneles secos o como buques de almacenamiento. En el primer trimestre de este año solo uno marchó a conversión, y ninguno a desguace. Pese a que sus costos de locación son menores que

un doble casco, el exceso de bodega disponible y la baja de precios de éstos últimos ha llevado a los locadores a preferirlos a la hora de contratar servicios. Lo mismo ha ocurrido en el mercado de reventa, donde los precios de los barcos más modernos también han caído considerablemente.

NAVIERAS DEL MUNDO DISMINUYEN SUS FLOTAS La brusca caída de los precios de los fletes y la reducción de la demanda de bodega provocó que en 2008 las mayores empresas navieras cerraran sus ejercicios con números en rojo o con señales de alerta. La naviera China Shipping Containers Lines (CSCL) comenzó a devolver 158 barcos que tenía rentados. La francesa CMA-CGM, una de las tres mayores del mundo en el transporte de contenedores, ha anunciado medidas para reducir en 600 millones de dólares sus costos operativos, y 180 naves que finalizan su período de charteo serán devueltas a sus dueños. Otro tanto está haciendo la alemana Hapag-Lloyd. Neptune Orient Lines (NOL, Singapur) anunció pérdidas en sus últimos seis meses, y cancelará contrato a 149 naves charteadas. La holandesa Maersk está enviando a desguace sus portacontenedores de 4.000 y 5.200 TEU's, disminuyendo su capacidad de transporte en 240.000 contenedores. La chilena Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) anunció la desafectación de 90 buques arrendados. Al mismo tiempo, las navieras están presionando a las autoridades de Suez y Panamá para una disminución de los peajes, y renegociando disminución de tarifas con las terminales portuarias de operativa normal.

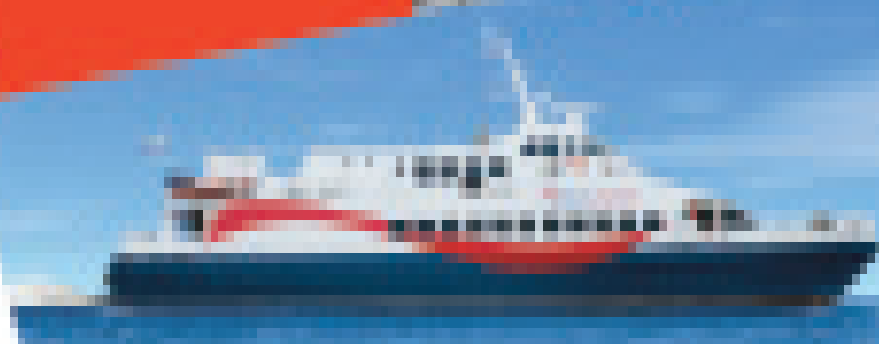
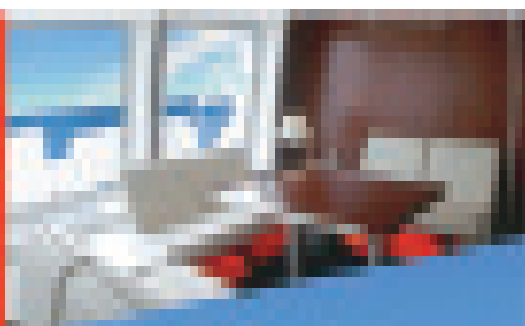
DISMINUYE TRÁNSITO POR CANAL DE PANAMÁ En el primer trimestre del año el tonelaje de carga CP/SUAB (Sis-

tema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) se redujo en un 3,3%, y el número de tránsito de buques en 1,7%, mientras que en el segundo trimestre la reducción en cargas subió al 6% y el tráfico a 3,4%. El descenso fue importante en portacontenedores, refrigerados, Ro-Ro y pasajeros, aunque hubo un leve incremento en los segmentos de carga general, graneles secos y graneles líquidos. Los analistas panameños estiman que estos números llegarán a 14% y 12,3% respectivamente para fin de año, que esta situación se mantendrá estable en 2010 y comenzará a revertirse recién en 2011.

VALE AUMENTA SU FLOTA Aprovechando la caída de los precios de los buques usados, que están 70% por debajo de los valores de 2007, la empresa brasileña VALE, productora de mineral de hierro, adquirió su quinto barco de transporte de graneles secos. Se trata del *"Penélope"*, de 150.000 toneladas de porte bruto, construido en 1997. En lo que va del año, VALE adquirió los *"Chloe"* (160.000 toneladas), *"Akagisan"* (179.000), *"Ocean Champion"* (199.000) y *"Arcturus"* (251.000). La empresa brasileña tiene 20 buques charteados, y había puesto órdenes de construcción de 12 supercarriers en un astillero chino, por un valor de 1.600 millones de dólares.

BUENOS AIRES Durante el primer trimestre del año, la actividad del Puerto de Buenos Aires disminuyó un promedio del 36%, principalmente por la contracción de las importaciones. Según cifras del INDEC, en dicho período las exportaciones bajaron un 30%, mientras que las importaciones lo hicieron en un 38,5%. El CEO de una de las principales terminales del puerto aseguró que los operadores hoy trabajan a pérdida, y lo vienen haciendo así desde octubre. Pese a ello, las terminales se comprometie-

*Montevideo -
Buenos Aires*



"Colonia Express ofrece
servicio de transporte
por el Estrecho de Magellan
entre Montevideo y
Buenos Aires.
Con comodidad y
seguridad, el servicio
Colonia Express es la
mejor opción."



**AGENCIA
PERMANENTE**

**Montevideo - Avda. 1441
Montevideo - Tel. 0000 8888
000.0000 / 0000 / 000.0000**

**Centro de Atención
Al Cliente de Montevideo - Colonia
Tel. 000.0000**

www.coloniaexpress.com.uy

ron a no despedir operarios, aunque sí se han cortado totalmente las horas extra.

BRASIL El movimiento portuario de Brasil cayó un promedio del 17,5% en el primer trimestre de 2009, en comparación con igual período de 2008.

INDUSTRIA NAVAL

COMPLEMENTACION ARGENTINA-BRASIL Gestiones realizadas por la Presidente de Argentina, Cristina Fernández de Kirchner, más la participación de empresarios de ambos países en el “Seminario de Oportunidades de Negocios entre Argentina y Brasil”, concluyó en un acuerdo por el cual el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES), con garantía de su gobierno, participará en el Astillero SPI de Caleta Paula (Santa Cruz). Hay prevista una inversión de 56 millones de dólares para la construcción de un astillero moderno, con una plataforma elevadora de 10.000 toneladas, una capacidad de gancho de 240 toneladas, grúas pórtico y talleres. Allí se construirán pesqueros, petroleros, naves y artefactos de apoyo para plataformas off shore. Los primeros mandatarios de ambos países recalcaron que esta articulación diplomática-comercial es un gran paso hacia las complementaciones industriales de los dos países.

CHILE CONSTRUYE PATRULLEROS PARA ISLANDIA Astilleros y Maestranzas de la Armada de Chile (ASMAR) botó en su grada de Talcahuano al *Thor*, primero de tres (con opción a cinco) guardacostas multipropósito para la Policía de Islandia. El buque, que será destinado a misiones de patrulla y rescate, desplaza 1.000 toneladas, con una eslora de 93,8 metros y 16 de manga, dará una velocidad máxima sostenida de 19,5 nudos y

será tripulado por 48 hombres. Por pedido del comprador, cuenta con estabilizadores de rolido, sistemas de reabastecimiento de combustible para helicópteros, y equipos de control de polución y recuperación de derrames de petróleo.

ASTILLEROS EN PERDIDA Como consecuencia de la caída de demanda de bodegas, los armadores han cancelado 260 pedidos de construcción de grandes buques mercantes, negocio valorado en alrededor de 15.400 millones de euros, y se estima que habrán más cancelaciones en los meses venideros. Según la consultora Drewry Shipping, de Londres, producto del boom de demanda de bodega y de facilidades de financiación en los cuatro años anteriores, los astilleros de todo el mundo tienen en la actualidad pedidos de construcción de 3.424 naves mercantes, que suman una capacidad de transporte de 294 millones de toneladas, el equivalente al 70% de la flota en servicio al 31 de diciembre pasado, indicando que los armadores habían apostado fuerte a la renovación de las flotas.

SE REANIMA LA INDUSTRIA NAVAL DE BRASIL Las necesidades de Petrobrás han aumentado la demanda de embarcaciones de varios tipos, lo que ha derivado en un incremento en inversiones para expansión y modernización de la industria naval brasileña. Si bien el foco está hoy dirigido a mejorar la capacidad existente (una inversión de 8.400 millones de reales en tecnología moderna), existen al menos ocho proyectos de nuevos astilleros en estudio de factibilidad. La empresa petrolera de Brasil colocó 296 pedidos de embarcaciones, entre plataformas, tanqueros (26+15), naves auxiliares y de apoyo. Como la infraestructura existente no puede cumplir con la demanda, hasta la apertura de los nuevos astilleros los industriales navales brasileños han salido a bus-

car la complementación en la región para la fabricación de partes y la obtención de mano de obra calificada, lo que ya se ha concretado con Argentina y Paraguay, y está en etapa de negociación con Uruguay.

CHINA INAUGURA EL MAYOR ASTILLERO DEL MUNDO El grupo industrial surcoreano STX Group inauguró el astillero STX (Dailan) Shipbuilding Co. Ltd., en la isla china Changxing, frente al puerto Dailan (provincia Liaoning), que por su superficie física pasó a ser el más grande del mundo, superando al Hanjin Heavy Industries de Filipinas (también surcoreano). En STX Dailan se podrán construir simultáneamente dos barcos de hasta 320.000 toneladas DW cada uno.

PIRATERIA EN EL MAR

GOLFO DE GUINEA Michael Howlett, director divisional de OMI, informó que los intentos de ataques de piratas ocurridos en el Golfo de Guinea, en su mayoría no denunciados, superó en 2008 a los perpetrados frente a las costas de Somalia y el Golfo de Adén. Los incidentes conocidos provinieron del litoral de Nigeria, y fueron mayormente con intenciones de robo, no de secuestro para rescate. Sus niveles de violencia variaron desde abordajes con arma blanca hasta partidas de asalto con armamento de fuego individual sofisticado. Unos pocos ataques fueron realizados por uniformados con actitud de tropa regular, que se presume sea del “Movimiento por la Emancipación del Delta del Níger”, grupo guerrillero de origen nigeriano.

REPRESALIAS SOBRE BUQUES DE BANDERA ESTADOUNIDENSE Abdi Garad, jefe de un grupo pirata somalí, anunció que llevará adelante una guerra particular contra naves de bandera estado-

unidense, luego de que tres filibusteros de su banda perecieran en la operación de rescate del *Maersk Alabama*, conducida desde el *USS Bainbridge*. Como prueba de sus palabras, fue atacado el carguero *Liberty Sun*, que llevaba 27.000 toneladas de ayuda humanitaria destinada a Kenia, Somalia y Sudán. La acción no tuvo éxito por la aparición del *Bainbridge* y de la fragata francesa *Nivose*, la que venía de impedir el ataque de un carguero liberiano. Al 15 de abril de 2009, había en poder de grupos piratas somalíes 18 naves y unos 300 rehenes.

POSICION DE EEUU El presidente de EEUU, Barak Obama, advirtió que su gobierno no habrá de tolerar nuevas acciones piratas sobre las costas de África. Al respecto, su Secretaria de Estado, Hilary Clinton, presentó al Congreso un plan para combatirlos, buscando trabajar con los aliados de OTAN en lo naval y con la comunidad internacional para asegurar formas de rastrear y congelar activos de cuentas piratas, así como asegurar la responsabilidad de los Estados en enjuiciar y encarcelar los piratas capturados.

LA ARMADA DE CHINA SE SUMA A LA LUCHA CONTRA LA PIRATERIA Al conmemorar el 60° aniversario de las Fuerza Naval del Ejército Popular de Liberación de China, su vicecomandante, Coronel General Ting Yiping, informó a la prensa internacional que enviará buques de guerra para combatir los piratas somalíes, en defensa de sus intereses marítimos. Esto se considera un primer paso de la Armada china para hacer sentir su presencia en el mundo.

INVOLUCRAMIENTO DE AUSTRALIA Joe Börg, Comisionado de Asuntos Marítimos de la Unión Europea confirmó que la expansión de las actividades de los

piratas somalíes en el océano Índico están afectando intereses australianos, razón por la cual dicha nación enviará al menos un buque de guerra en carácter permanente a unirse a la fuerza multinacional que combate la piratería sobre la costa oriental africana. En la actualidad, la fuerza de tarea que dirige la UE está compuesta por seis navíos de guerra y tres aeronaves de patrulla marítima de ocho países (incluyendo EEUU, Malasia e India, que no pertenecen a la UE).

LOS PIRATAS SOMALIES EN LA MIRA DE INTERPOL Al mismo tiempo que buques de guerra se dan a la caza de los piratas somalíes, el Secretario General de Interpol, Ron Noble, está presionando para conseguir de los gobiernos involucrados una nueva alianza cuyo objetivo sea capturar a los delincuentes del mar a través del seguimiento de la pista del dinero que se paga en los rescates. Según la organización policial, este delito es *“...un clásico problema de crimen transnacional, cuya única peculiaridad es que se desarrolla en el mar...”*. Pero detrás de esta postura subyace el problema de los tribunales donde juzgar a los piratas. Crear un tribunal internacional es evaluado como excesivamente costoso por Bélgica, EEUU, Francia y Rusia, quienes opinan que debe ser el sistema judicial de Kenia quien se haga cargo de ellos, pero este último país no representa garantía para Interpol.

PREOCUPA A OMI LA PORTACION DE ARMAS ABORDO Muchos buques que deben transitar las aguas de riesgo de piratería han optado por incluir partidas armadas en su dotación. Y los hechos les han dado la razón, ya que estos han logrado repeler con éxito los intentos de ataque. Pero a la OMI le preocu-

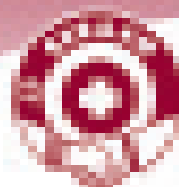
pa la existencia de hombres armados en naves mercantes, y a causa de eso ha creado un grupo de trabajo para el estudio del tema. Si bien el grupo desaconsejó el uso de esa solución, dejó a criterio de los Estados de Pabellón y los armadores el empleo de guardias de seguridad armados. Expresaron inquietudes respecto a la ausencia de estándares de seguridad, de la calificación del personal contratado y de la evaluación de su capacitación. También sobre la definición de las responsabilidades en caso de un incidente armado.

PIRATAS DESTRUYEN UN BUQUE Abdulhai Qaaray, portavoz y negociador de un grupo pirata somalí, informó que incendiaron y hundieron el buque de investigación *“Indian Ocean Explorer”*, embanderado en Islas Seychelles, luego de cobrar el rescate y liberar la tripulación. Qaaray indicó que la decisión fue tomada en represalia porque los propietarios pagaron solo 450.000 dólares del 1.000.000 exigido por los piratas, y para evitar que alguien intentara recuperar la nave.

OTAN PLANIFICA OPERACIÓN “ESCUDO DEL OCEANO” CONTRA PIRATAS SOMALIES La OTAN planifica “Ocean Shield”, una posible operación a largo plazo contra los piratas somalíes que duraría aproximadamente un año, ampliando las capacidades del Grupo Naval Permanente N° 2 (SNMG2) de la alianza. Los buques integrantes de la operación serán de Alemania, EEUU, Gran Bretaña, Grecia, Italia y Turquía, a los que se unirán unidades extra alianza (Australia, Canadá y Ucrania). España participará solo en el Estado Mayor de la operación, por lo que la fragata *Blas de Lezo*, que fuera desplegada en el SNMG1, regresará a su base sin ser relevada.



**PRIMERA COOPERATIVA DE SERVICIO DE
ACOMPañANTES EN SANATORIO Y DOMICILIO**



SER.A.A.N

**Contamos con nuestra Escuela de Capacitación
auspiciada por la Universidad Católica y Audea**

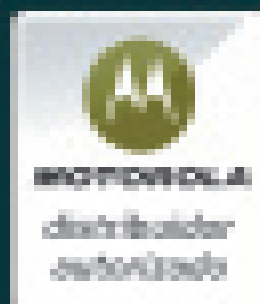
**18 de Julio 1701 CL 301
Tel. 408 87 88 - Cel. 994 008 789
www.audela.comuy
www.serasan.com
Montevideo - Uruguay**

Sistemas de Comunicaciones

Dr. Javier Barrios Amorin 1838 - Tel. 934 9000*

www.sistemas.comuy

**RADIOS DE DOS VÍAS
PARA USO PROFESIONAL**



*El precio de venta depende de la configuración de la estación. Motomola S.A. no se responsabiliza por el uso que se haga de esta información.