

REVISTA NAVAL

EDICION ESPECIAL
5º ANIVERSARIO
"EL URUGUAY MARITIMO EN EL AÑO 2000"

JULIO



1993

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACION DEL CLUB NAVAL

AÑO VI N° 16

ISSN 0797 - 1222

JULIO 1993

REDACTOR RESPONSABLE

C/N (CG) Gustavo VANZINI

COMISION EDITORIAL

C/F (CG) Alejandro LABORDE

C/C (CG) Juan J. MAZZEO

C/F (CG) Alberto CARAMES

C/C (CG) Italo SORRENTI

T/N (CG) Eduardo ULERY

C/F (CG) Aldo FRANCESCOLI

C/C (CAA) Fernando DRAPER

COLABORARON EN ESTE NUMERO: C/N (CIME) Carlos BENTANCOR, C/N (R) Walter FERNANDEZ ILLA, C/F (CG) Manuel BURGOS, A/N (CG) Diego ROMBYS.

Se autoriza la reproducción de los artículos de la Revista mencionando su fuente de origen.
DIRECCION Y ADMINISTRACION: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo, R.O. del Uruguay - Tels.: (598-2) 98 78 84 - 98 71 29 - Fax: (598-2)92 08 56.

Las opiniones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La bienvenida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, por lo tanto, como identificación de esta Revista, ni de ningún otro organismo oficial con los criterios de aquellos.

INDICE

A nuestros lectores	7
Mensaje del señor Presidente de la República Doctor Luis Alberto Lacalle Herrera en el V Aniversario de la Revista Naval	9
Mensaje de salutación del Señor Comandante en Jefe de la Armada Vicealmirante James Coates.	11
Pensamiento naval histórico y contemporáneo	14
Una aproximación a la Armada Nacional de la próxima era Capitán de Navío (CG) Gustavo Vanzini.	15
Pensamiento naval histórico y contemporáneo	22
La Marina Mercante Nacional. Actualidad y perspectivas Capitán de Fragata (R) Eitel Ravenna.	23
El Puerto de Montevideo. Situación y perspectivas con la nueva Ley Sr. Ricardo Cavassa.	33
Industria Naval. Construcciones y reparaciones de buques Capitán Dimitrios Linas Konduli.	37
Pensamiento naval histórico y contemporáneo	44
La empresa pesquera nacional. Actualidad y perspectivas Capitán de Navío (CP)(R) Luis Alberto Calagüí Hernández.	45
Pensamiento Naval histórico y contemporáneo	62
Proyección marítima uruguaya en la estrategia nacional Profesor Bernardo Quagliotti de Bellis.	63
El transporte marítimo: derecho y realidad Dra. Adriana Sciarra de Hughes.	75
El control por expertos y el tráfico fluvial y marítimo Capitán de Fragata (R) Eduardo Nosei.	79
Derecho del mar Dr. José María Gamio.	89
Pensamiento naval histórico y contemporáneo	98
Uruguay, la hidrovía y el tránsito Dr. Ariosto J. González.	99
El nuevo Derecho del Mar y la protección de los ecosistemas marinos: el caso del Uruguay Dr. Juan Oribe Stemmer.	105
Pensamiento naval histórico y contemporáneo	120
Hacia una nueva titulación de nuestra gente de mar Capitán de Navío (R) Luis Alberto Salvo Herrera.	121
Bases para el desarrollo de la náutica en Uruguay Sr. Guillermo Rondini.	127
Sellos del mar Capitán de Corbeta (CIME) Pedro Linares.	151
Comentarios Internacionales Dr. Daniel Castagnin.	153
Pensamiento naval histórico y contemporáneo	156
Salón de Pintura Marítima 1993	157
Información a nuestros colaboradores y lectores	158

A NUESTROS LECTORES

Nuestra Revista Naval posee características que la diferencian de otras publicaciones y le dan una personalidad propia e inconfundible.

Una de esas particularidades, quizás la más notoria, resulta de la singular conjunción que se da entre quienes hoy están en su redacción, sus colaboradores y sus lectores. No existen entre estos tres componentes barreras ni diferenciación alguna, de tal forma que con total fluidez un integrante de la comisión editorial escribe colaborando con sus artículos, pudiendo así también hacerlo cualquiera de sus lectores.

Por este motivo, al cumplir con este número nuestro quinto año de vida, la satisfacción nos alcanza a todos por igual, bajo el concepto de que lo logrado sólo ha sido posible por la convicción, la dedicación y el esfuerzo participativo que nos ha caracterizado desde el primer día.

En este sentido, de nuestra parte, reiteramos el compromiso de trabajar por mantener el mismo espíritu, la misma firmeza y el mismo coraje de quienes concibieron esta idea y la llevaron adelante.

A los amigos, colaboradores y lectores de la Revista Naval, la exhortación a continuar prestando el mismo apoyo y participación, lo cual permitirá mejorar número a número la calidad y profundidad conceptual e intelectual, que juntos nos esforzamos en alcanzar desde el comienzo.

Para celebrar este aniversario quisimos hacer algo especial y trascendente. Reunimos a diferentes personalidades del ambiente naval y marítimo nacional, con el común objetivo de establecer, en un juego de prospectiva, lo que será, bajo sus personales visiones, el destino de sus respectivas áreas de actividad o conocimiento, al ingresar en el tercer milenio.

Visiones éstas, que sin tener carácter oficial, trasuntan los anhelos, los objetivos y las propuestas de quienes, a nuestro juicio, pueden presentar alternativas novedosas y constructivas en este complejo mosaico que es el mundo del mar.

Se propuso a los articulistas la temática general "El Uruguay Marítimo para el año 2000 - Una visión sectorial", la cual fue abordada desde distintos enfoques.

Diversos aspectos de temas tales como la marina mercante nacional, el puerto de Montevideo, la industria naval, la pesca, los deportes náuticos, el derecho y la enseñanza marítimos, la ecología y también la marina de guerra, entre otros, son analizados por cada autor, presentando las que, según su buen saber y entender, son las situaciones y perspectivas correspondientes a su campo de desempeño o vinculación.

Sin embargo, más allá del desarrollo de dichas áreas particulares, tratadas específicamente en cada artículo, la gran mayoría de ellos es coincidente en una serie de conceptos clave, que trascienden el mero enfoque sectorial.

Así pues, parecería percibirse una actitud conteste a la inevitable y cada vez más creciente interdependencia de todas las actividades humanas, a la que no escapa, obviamente, la que aquí se está considerando, situación que se ve favorecida por el desarrollo tecnológico, en particular aplicado a las comunicaciones en su más amplio sentido. Todo ésto, a su vez, relacionado con criterios económicos y realidades políticas y militares, a escala universal, que, nos gusten o no,

darán marco al cuadro del inminente siglo XXI.

Otro aspecto de común parecer, es el reclamo de más oportunidades para las iniciativas particulares, en pos de lograr una mayor eficiencia, lo cual se compadece con la reformulación de la presencia estatal en las actividades marítimas, reservando su función a la fijación de pautas y actuación como árbitro de situaciones que escapen al equilibrio de los intereses particulares.

La subsidiariedad del Estado, viejo principio del orden social natural, reemerge fortalecido en el devenir histórico, que tiene en todas las épocas como factor común, al hombre con su idéntica naturaleza.

En este mismo sentido se aprecia el rol del Estado como instrumento de apoyo a la realización del individuo, cuando se constata el abandono de las tendencias que lo concebían como un fin superior al libre desenvolvimiento de sus componentes.

Como corolario parece derivar como una de las necesidades más cruciales, el generar los cambios que permitan adecuar el sistema marítimo nacional, a las realidades del mundo en el que estamos viviendo.

Desde estas páginas se ha insistido permanentemente sobre el tema del cambio, y a la luz de lo expresado creemos conveniente reiterar que "el tren de la historia" pasa muy rápido y las oportunidades y el tiempo que se desperdicien hoy quizás no se tengan mañana.

La correcta apreciación de este fenómeno y la adopción de acciones tendientes a procesar dicha dinámica, nos acercarán a transitar caminos de eficiencia y beneficio económico, que aparentan ser los signos característicos y el motor social, del tiempo de hoy.

Por último, la lectura de estas páginas refuerza en todos nosotros la idea, preexistente por vocación y sostenida por el ejercicio profesional, que la atención e importancia debida al conjunto de las cosas del mar, representa una de las vías más aptas para la revitalización de la conciencia colectiva nacional.

LA REDACCION



Mensaje del señor Presidente de la República

Doctor Luis Alberto Lacalle Herrera

en el V Aniversario de la Revista Naval

Volcar reflexiones en la Revista Naval, a cinco años de su primer número, significa para mí un gusto muy particular, ya que me permite repasar algunos temas que también –un lustro atrás– recogía esta publicación de una charla que, como Senador de la República, pronuncié en el Club Naval, el 28 de julio de 1988.

Entonces desgrané varios conceptos que me permiten hoy, desde mi cargo de Presidente de los orientales, reafirmar con orgullo que se han incorporado a la conciencia marítima del país y –muchos de ellos– también se convirtieron en realidad jurídica y política de la Nación.

Compartamos ahora nuevamente juntos la satisfacción de haber trasladado la retórica a los hechos al volver nuestra mirada hacia esa estela imaginaria que trazamos en nuestro rumbo.

Dije entonces, y lo recuerdo hoy con gusto en la Revista Naval que: *"Este conocimiento de que ser oriental tiene una dimensión acuática, fluvial y oceánica, debe ser enseñado desde las aulas escolares, desde que el niño comienza a tener percepción"*.

"Dentro de este concepto científico hemos hecho hincapié en que no hay antinomia entre la renovación indispensable de nuestras fuerzas de mar y la construcción o adquisición de un buque de investigación con capacidad antártica para cumplir, cuando el tiempo lo permita, con las misiones de la Base Artigas, con la llegada al centro del continente antártico y, en las épocas en que el tiempo no lo admita, venga al norte y realice las tareas de cartografía, hidrografía, balizamiento y conocimiento de esa realidad".

"Este es un complemento indispensable para la marina de guerra, para los buques que componen la Fuerza de Mar y para todas las demás embarcaciones que –por cierto– deben ser renovadas, para que el concepto del Poder Naval no sea algo abstracto, que haga agua. Alguna vez lo mencionamos cuando conversamos con algunos oficiales, y hoy lo reiteramos. Nos negamos a ser estrechos en nuestro pensamiento, a este respecto. No creemos en una marina que sea la duplicación de una guardia costera, sino, en una marina de 'aguas azules' para describirla creo que, técnicamente".

"Tenemos aproximadamente 140.000 km², y por lo tanto, debemos tener la fuerza que merecemos y que necesitamos. Por supuesto que hay que tener en cuenta las dificultades presupuestales y que la Nación quizás no sea fácilmente convencible de esta necesidad, pero ahí es donde luce la función tuitiva del gobernante. Este tiene que obrar, por encima de la circunstancia actual, y debe tomar decisiones que pueden no ser populares inmediatamente, en una tribuna. De nada nos va a servir el reclamo, el pataleo, la protesta, las notas de Cancillería, si apenas traspuesta la escollera Sarandí, se puede hacer lo que se quiera en nuestras aguas, sin contar con la más mínima posibilidad de investigar, o de amedrentar a nadie. Es menester inspeccionar el Sur, en altamar, si se están cumpliendo las disposiciones pesqueras, si se está depredando, o si se están utilizando las redes con las mallas correspondientes; esa es una ilusoria capacidad de investigación y policía".

"Esta marina que necesitamos, no puede ser un servicio de guardacostas, una suerte de mera extensión policial en el medio inmediato acuático, sino que tiene que ser –hasta donde

las potestades políticas y las posibilidades económicas de la República coincidan, una organización bélica, adecuada a lo que la República quiere para hacerse respetar".

Eficacia de Nuestros Puertos

Más adelante, en esa conferencia denominada "Historia y evolución de los intereses marítimos nacionales frente al Tercer Milenio", añadí que: "*Sin embargo, creo que toda la infraestructura vial y productiva, está enlazada de tal manera al Puerto de Montevideo, que mi opción, como gobernante—si algún día llegara a desempeñar tal función—sería la de tratar, en primer lugar, en lo que respecta al Puerto de Montevideo, de hacerlo eficaz. Obviamente que no dejaría de lado los trabajos de factibilidad, porque no sea cosa que las próximas generaciones nos hagan sentir culpables, al pensar que ni siquiera hemos considerado el tema".*

Recuerdo, finalmente, otro pasaje de aquella charla: "*Los intereses nacionales, sobre los que tendríamos que conversar hoy los tendríamos que delimitar, de diversas formas. Una de ellas, sería el ámbito físico donde se desarrollan, es decir, la zona costera donde la interrelación ser humano - masa acuática es más intensa, donde se desenvuelven diferentes actividades, como ser la pesca artesanal, los deportes náuticos, el turismo, la navegación deportiva; es decir la acuacultura. Le siguen las hidrografía nacionales que es una de las huérfanas de la concepción política nacional. Tenemos importantes ríos como el Río Uruguay, el Río Negro y el San Salvador; se destacan también los lagos, ya sean internos, artificiales o naturales, como por ejemplo el Lago de Salto Grande. Estos constituyen el segundo ámbito donde se reiteran algunas de las actividades de la zona costera. Siguiendo con la enumeración de las masas de agua, tenemos que mencionar las lagunas compartidas, y dentro de ellas, a la Cuenca de la Laguna Merín que se extiende en la región de Río Grande hasta Porto Alegre y se ha convertido en el eje de un polo de desarrollo agrícola muy importante. También hay que hablar de la Cuenca del Río de la Plata en un sentido amplio, tal como nosotros la concebimos, ya que se incorporan a ella Paraguay y Bolivia. Las estrellas de este ámbito de actividad y los protagonistas esenciales son la integración y el aspecto portuario. Surge así una política portuaria que debe ser el fruto de una sana política de integración. Ella no es la mera suma de naciones o de levantar barreras, sino que se deben instrumentar concepciones geopolíticas totales que luego se plasmen en medidas particulares y concretas".*

Dr. LUIS ALBERTO LACALLE HERRERA



MENSAJE DE SALUTACION DEL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA VICEALMIRANTE JAMES COATES

CON RUMBO CIERTO (Cinco años de navegación)

En mi carácter de Comandante en Jefe de la Armada, y asumiendo la representación de su Personal, deseo expresar mi más profunda satisfacción por los logros alcanzados por la Revista Naval durante sus primeros cinco años de vida.

Hace algo más de un lustro que la visión de un grupo de asociados y el esfuerzo permanente de sucesivas directivas del Club Naval, transformaron en firme realidad un anhelo largamente acariciado por todos los hombres de mar, cuando nadie puede ser ajeno al gran significado que tiene su circulación.

Los desafíos siguen siendo hoy, los de expresarse en un medio escrito, los del propio intelecto de quienes vuelcan en la Revista su opinión y sus conocimientos, y los del futuro, porque seguramente en la lectura y en el análisis de sus artículos, se irán identificando los problemas y las soluciones por las que las próximas generaciones perfilarán, con rumbo cierto y viento franco, la Armada del Siglo XXI.

PROCESO DE REORDENAMIENTO

Nos enfrentamos entonces a la determinación de ese nuevo rumbo.

En un análisis muy rápido de nuestras realidades y perspectivas de futuro, nos golpea la cara la desaparición del mundo bipolar en que convivieron las generaciones de post-guerra. Como consecuencia de ello, se visualiza una multiplicación de conflictos de orden territorial, religioso, o étnico, con masivo empleo de armas convencionales, donde la constante será, seguramente, grandes pérdidas de vidas civiles y mucha destrucción de infraestructura, hasta tanto no aparezcan soluciones a través de una capacidad de ordenamiento, de las Naciones Unidas, o de pactos regionales, haciendo necesario estar preparando para intervenir en dichas soluciones so pena que la Nación quede al margen de las mismas.

Por otra parte, nuestra Armada debe estar preparada para hacer frente a situaciones parecidas, a través de políticas de disuasión con el empleo de tácticas propias, que permitan potenciar al máximo medios de bajo costo de adquisición y operación, pero de gran poder destructivo, aprovechando nuestra geografía o más particularmente nuestra hidrografía.

Salta a la vista la necesidad de multiplicar la capacidad de minado y contraminado, por ser un elemento esencialmente defensivo, que, llegado el caso, pueda convertirse en un elemento disuasorio ofensivo que nos permita objetivos bloquear puntuales más allá de nuestra área de responsabilidad jurídica.

La prevista multiplicación de conflictos de difícil manejo en áreas como la nuestra, de relativo interés económico para importantes bloques comerciales, llevaría a que las acciones

moderadoras de las Naciones Unidas se realizaran muy lentamente, luego de un gran sacrificio de vidas humanas y pérdidas materiales. Por ello, nuestra Armada debe mantener su capacidad operativa en el mar, ejerciendo acciones de soberanía por parte de las unidades de superficie y aeronavales, complementándolas con una permanente presencia oceánica de buques científicos y logísticos, que nos permitan por un lado conocer mejor las características de las aguas en que deberemos proyectarnos, y por otro una operación totalmente autónoma de nuestras Fuerzas.

OTRAS MISIONES

No puede escapar a este sumario, el mantener la responsabilidad de la Búsqueda y Rescate en el mar, a través del empleo de helicópteros y aeronaves de patrulla marítima, en estrecha colaboración con unidades de superficie, capaces de mantener una presencia prolongada en el mar circundante. Esta presencia debe ser un apoyo permanente a aquellos orientales para quienes nuestro mar es su medio de vida.

Asimismo corresponde agregar que debemos continuar con las misiones oceánicas protocolares de los buques-escuela, que demuestran nuestro nivel profesional y cometimiento naval, paseando el pabellón en los lugares más apartados del orbe.

Debemos potencializar a su vez nuestra presencia en los mares antárticos, para lograr una mayor autonomía logística del país, aumentando el radio de influencia geográfica mediante estudios hidrográficos y oceanográficos y eventualmente por estaciones de investigación naval.

Los compromisos enunciados, sólo se lograrán a través del incremento del profesionalismo de los efectivos, que los haga aptos y eficientes para operar equipamiento tan sofisticado como se pueda, a fin de que la diferencia radique sólo en el número de los medios y no en la calidad de los mismos. El espíritu de sacrificio, principal virtud del Marino, podrá por sí solo vencer la diferencia de estos medios, o hacer que la derrota valga la pena.

SIN CONSTRICCIÓN TERRITORIAL

La Armada es la parte del poder militar de la Nación, destinada a llegar adonde los intereses del país así lo requieran. Consecuentemente no tiene constricciones territoriales de ninguna especie en su ámbito de acción.

Su área natural es aquella donde los intereses nacionales son más evidentes, y puede dividirse en tres zonas claramente diferenciadas.

- Aguas interiores, ríos y lagunas limítrofes, incluyendo el Río de la Plata.

- Mar territorial, zona contigua, y zona económica exclusiva.

- Zona de la alta mar donde los intereses nacionales son evidentes, incluyendo el Atlántico Sur y los mares que rodean al continente antártico.

En este contexto la Armada debe, y creo que ha logrado, obtener una flota flexible y equilibrada, para poder hacer frente a las tareas y misiones que surjan del ámbito de acción definido.

Se ha tratado, consecuentemente con el análisis anterior, de lograr incorporar unidades que correspondan por sus propias características a los ámbitos de acción, sin olvidar el permanente apoyo que significan la Aviación Naval, "el brazo largo de la Armada", el Cuerpo de Fusileros

Navales, custodia del establecimiento naval, y el Cuerpo de Prefectura, en esa acción, por fin totalmente entroncada, de establecer soberanía por la acción policial en las aguas de la República.

Así, los guardacostas son los encargados de realizar las tareas en la primera de las zonas enunciadas, los barreminas y patrulleros "Vigilante" en la segunda y las fragatas en la tercera, sin perjuicio de reconocer, que también se reafirma la soberanía cuando un buque hidrográfico cumple con su tarea específica, o cuando uno logístico aprovisiona nuestra base antártica, o aún cuando un velero escuela pasea el pabellón por los mares del mundo.

NUEVOS HORIZONTES

Para concluir este mensaje de salutación, permítaseme recurrir a la lectura de la propia Revista Naval, que nos proporciona la frase que, tal vez, mejor sintetiza la óptica del Comandante en Jefe, en cuanto a la proyección en el futuro de nuestra Institución: "*Una Armada debe ser tan relevante como los objetivos que fija la política exterior*".

La nuestra es extravertida constantemente con nuevos horizontes, con metas, concretas y realizables, que exigirán el máximo esfuerzo de mujeres y hombres que integramos la colectividad naval.

Sólo a través de ello, lograremos al decir del Capitán de Navío Francisco P. Miranda "*que el mar deje de ser para nuestros compatriotas una incógnita o un simple camino sin polvo*".

Jóvenes marinos, el futuro es de ustedes.

VICEALMIRANTE JAMES COATES



PENSAMIENTO NAVAL HISTORICO Y CONTEMPORANEO

“...Partiendo del postulado de que todo país que estime su dignidad e independencia debe tratar de hallarse en condiciones de mantenerlas -sustentando sus fueros y derechos como una exigencia primordial de su soberanía y como última razón de ser de su propia existencia- no es por ningún concepto discutible, la necesidad en que está la República, dada la extensión de sus costas, y de consiguiente de sus aguas fluviales y marítimas, de proveer por intermedio de los elementos más adecuados, a la defensa de esas costas y aguas.

Respecto a la defensa de costas, nada más angustioso y desolante que nuestro país. Nuestras costas y aguas jurisdiccionales están, poco menos, que en las circunstancias de un país abandonado, librado a las incursiones de los piratas y de los “animosos” marinos de guerra extranjeros.

Tal cual nos hallamos en la circunstancia de país abierto y poco menos que indefenso por todas sus fronteras, estamos expuestos a convertimos en el aliado inconsulto de la primer potencia aventurera que se lanzase a ocupar repentinamente “manu militare”, desde nuestros canales e islas, hasta nuestros puertos y posesiones estratégicas en la línea de defensa de las costas.

Tal como nos hallamos, ni como aliados voluntarios se nos tomaría en debida cuenta, porque no pesa y no está en circunstancias de tener verdadera eficacia nuestro poder. Y es así que la República, por esa misma falta de competente y respetable organización, se ha visto aliada, triunfante y despojada a la vez, por sus aliados, de pedazos de su territorio, en dura y amarga retribución de sus servicios inapreciables...

Mientras tanto el torpedero que, por lo tanto, ninguna potencia naval se dispensa de poseer, que ha tenido acción tan eficaz en las últimas guerras del mundo, que puede ser formidable y es siempre temible para los más grandes e imponentes acorazados, es una nave de poco costo, relativamente de escasa tripulación, de mantenimiento económico, fácilmente renovable por lo que antecede y que permite así asegurar á una Nación, sin sacrificios, todas las innovaciones y progresos que se realicen en el arma.

Por los torpederos podemos y debemos, cuando menos, comenzar la organización de nuestra positiva defensa naval. Ellos nos permitirán formar marinos con los últimos conocimientos modernos...”

Extracto de la exposición de motivos realizada por el Senador por Maldonado, Dr. Carlos Travieso, al presentar un proyecto de ley sobre la Marina de Guerra el 13 de julio de 1909.

UNA APROXIMACION A LA ARMADA NACIONAL DE LA PROXIMA ERA

por el Capitán de Navío (CG) Gustavo Vanzini

El autor de este artículo es el Redactor Responsable de la Revista Naval. Ingresó a la Escuela Naval en 1964, habiendo servido en diferentes unidades flotantes y terrestres de la Armada Nacional. Entre 1987 y 1988 participó como Segundo Comandante del VIE Capitán Miranda en su primera vuelta al mundo.

En 1989 comandó el destructor ROU 18 de Julio y de 1991 a 1992 fue Jefe del Estado Mayor de la Flota. Es diplomado de Estado Mayor en la Escola de Guerra Naval de Río de Janeiro, promoción 1982. Actualmente está destinado en comisión como Capitán del maxi yacht Uruguay Natural, para competir en la Regata Whitbread edición 1993-1994 alrededor del mundo.

INTRODUCCION

Todo intento de describir el futuro de cualquier institución u organización, pasa inevitablemente por el análisis de su situación actual, como así también, del ambiente en el cual la misma se va a desenvolver. Esta tarea resulta difícil a quienes estamos cerca de cumplir los treinta años de servicio en la Armada Nacional, ya que muchas veces no es posible separar lo objetivo de lo subjetivo; lo que son nuestros deseos y aspiraciones generados a lo largo de todo este tiempo y lo que debería ser bajo una óptica exterior y de más amplia apreciación.

La validez de este artículo, por lo tanto, debe ser condicionada a una visión desde el interior de la Armada, escrita por alguien que ha pasado la mayor parte de su vida en la misma y por lo tanto, sin poseer el estricto rigor metodológico necesario para un análisis de este tipo. En contrapartida sí, está pleno de experiencias reales, vivencias personales y, lo que resulta más importante, de un constante enriquecimiento a través de quienes, colaboradores o no de esta Revista Naval, alientan una Armada cada vez más completa, eficiente y digna.

LA SITUACION ACTUAL Y EL AMBIENTE FUTURO

Cuando éramos jóvenes escuchábamos y también acostumbrábamos, plantear nuestros objetivos a largo plazo tomando como referencia al año 2000, un poco imbuidos de la carga psicológica que acompaña todo cambio de siglo. Hoy, con el asombro de quienes queremos resistir el paso de los años, nos damos cuenta que el siglo XXI se ha transformado de futuro en presente, y aun más, al decir del poeta, " *vemos el presente como en un punto se es ido*". No obstante se hace necesario establecer algunos parámetros básicos, dentro de una situación esencialmente dinámica, que nos permita el trazado de ciertas líneas directrices, en las cuales encuadrar nuestro análisis.

Todos apreciamos que la constante de hoy en el mundo es el cambio, del cual no escapa ninguna actividad humana. Un cambio vertiginoso, a primera vista desordenado y caótico, pero en el que, sin embargo, podemos vislumbrar ciertos caminos por los cuales la humanidad

parecería que va a transitar en los próximos años.

En lo político, el mundo sin dudas adoptará la forma democrática de gobierno, luego de largos años de experiencias durante los cuales se llegó a creer que iba a ser posible homogeneizar la desigualdades humanas a través de dirigismos autárquicos de un grupo en el poder, tal como lo concibiera la doctrina marxista, y su manifestación política, el comunismo.

Esta aceptación de las divergencias sociales, llevará a que todos los componentes públicos y privados de un país, incluyendo sus Fuerzas Armadas, deberán estar preparados para aceptar el juicio y la opinión de los demás grupos y ante los cuales deberán demostrar la necesidad de su existencia y el cumplimiento de sus fines. Cambio dramático éste, después de años en que las Fuerzas Armadas fueron consideradas como un elemento intrínseco e indisoluble del aparato estatal.

En lo económico, la liberación de las reglas del comercio, no sólo en lo interno sino también en lo externo, llevará a la competencia a niveles casi brutales, haciendo necesario el agrupamiento entre países con intereses comunes, como medida esencial de supervivencia.

Estas alianzas económicas condicionarán las relaciones políticas y por ende las militares, impidiendo la total independencia al momento de decidir la aplicación de la fuerza. Resultará difícil eludir el alineamiento de estas alianzas económicas con las correspondientes políticas y militares.

Los gobiernos, bajo la presión democrática de los diferentes grupos sociales, y ante la necesidad de disminuir el gasto público para aumentar su competitividad, reducirán su tamaño, arrastrando en ese proceso a sus Fuerzas Armadas.

La búsqueda de la paz entre las naciones, no será resultado, como se llegó a creer en los últimos años, de la voluntaria desaparición de la violencia; los acontecimientos que vive el mundo demuestran la falsía de tal afirmación.

Se continúa intentando monopolizar la posesión y el empleo de la fuerza, por parte de algunas grandes potencias, y la utilización de contingentes internacionales, que en muchos casos santifican intervenciones bajo la bendición de organismos multinacionales.

En conclusión, durante la próxima era viviremos en un mundo políticamente democrático, económicamente bajo el signo de la competencia y la bloquización, con estados menos intervencionistas y abarcales, y con el poder militar controlado por las grandes potencias a través del ejercicio de su influencia en los organismos internacionales.

Nuestro país no será ajeno a estos cambios y entre un Uruguay nostálgico y aferrado a un pasado dorado y un Uruguay decidido pero temeroso de asimilarnos, transitaremos de un siglo a otro. La Armada a veces sin darnos cuenta y a veces resistiéndonos, transita también por estas transformaciones, y procurando un camino que mejor la adapte a los nuevos tiempos.

Dentro de este contexto se inscribe lo que abajo desarrollamos, tratando de constituir como mínimo una temática de discusión y análisis.

LA MISION

En el más alto nivel de conducción de un estado, se ubica la estrategia militar, decisión política ésta que es tomada en relación y equilibrio con los grandes objetivos nacionales, por cuya defensa se justifica la utilización del poder militar. Uno de los elementos más importantes de esta decisión es la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, por la cual los poderes constitucionales de un estado establecen la organización y cometidos de sus componentes militares, quedando limitada la intervención de sus mandos al asesoramiento profesional que

le sea requerido en cada caso. Como resulta obvio, no será motivo de este artículo la discusión de estos grandes temas que se están procesando en el ámbito correspondiente, de acuerdo a lo expresado en las informaciones de conocimiento público.

Definidas por el poder político las grandes áreas de actuación de sus Fuerzas Armadas, corresponde a cada una de ellas, por separado y en conjunto, establecer sus propias misiones que permitan el cumplimiento de lo que le fuera ordenado.

Este proceso de planificación se encuentra desde un principio acotado por circunstancias inalterables, como ser la geografía, y otras de difícil modificación en cortos plazos, como ser la situación geopolítica, la tecnología, la población y el poderío industrial y económico.

Resulta oportuno a esta altura resaltar que el análisis que será efectuado parte de una premisa básica: la Armada Nacional es un componente militar del país, y su objetivo simple y claro es prepararse para defender los intereses de la Nación, mediante el uso de la violencia y bajo control del poder político. Esto que no es más ni menos que la guerra, no excluye otras áreas que puedan ser encomendadas en el área del desarrollo social, de la acción cívica u otras.

Bajo este enfoque podemos deducir que las misiones militares básicas de nuestras fuerzas navales, estarán encuadradas dentro de las siguientes:

- ejercer soberanía en el Mar Territorial y controlar la Zona Económica Exclusiva.
- evitar bloqueos y desembarcos anfibios.
- proteger nuestras líneas de comunicaciones marítimas.
- apoyar operaciones terrestres y aéreas llevadas a cabo por el Ejército Nacional y por la Fuerza Aérea.
- aportar medios para el cumplimiento de acuerdos internacionales.

El enunciado de las misiones antedichas permite derivar el tipo de operaciones que deberá ejecutar nuestra Armada. Desde el punto de vista táctico las operaciones navales son clasificadas de acuerdo a las fuerzas que la ejecutan o por la acción principal que emprenden. Así tenemos por ejemplo, operaciones de superficie, operaciones aéreas u operaciones de minado. En el nivel de análisis que pretendemos resulta mas clarificante su identificación a través de la acción principal desarrollada para el logro de los objetivos al más alto nivel. Podemos así determinar las operaciones navales para las que deberíamos estar preparados:

- exploración, incursión y ataque. Dentro o fuera de aguas bajo nuestro control, intentando impedir o quitar el mismo al enemigo. No implica la permanencia de las unidades en la zona y deben propender a un máximo de daño, en el entorno de un primer encuentro, haciendo un uso intensivo de la geografía y de la inteligencia sobre el enemigo.
- defensa de la costa y puntos focales. No siendo posible las anteriores o en complementación de las mismas, se debe elaborar una estructura defensiva. La misma debe tender fundamentalmente a evitar dos acciones del enemigo para las cuales adolecemos de extrema vulnerabilidad: el bloqueo y el desembarco anfibio.
- control y protección del tráfico marítimo. Siendo beligerantes o no, en una contienda que se desarrolle en la vecindad de nuestras aguas, debemos estar en condiciones de asegurar el tráfico marítimo en el primer caso y el paso inocente en el segundo.
- apoyo a las operaciones en tierra. En el caso de operaciones combinadas de defensa del territorio nacional, la Armada deberá ser capaz de asegurar y proteger el flanco marítimo, como así también llevar a cabo el apoyo logístico que le sea requerido.

La concreción de las operaciones citadas requerirá de los planificadores el máximo de creatividad e inventiva, para lograr vencer las limitaciones que hoy tenemos y que estimo no superaremos en los próximos años. Entre ellas, que debamos enfrentar enemigos con superio-

ridad en calidad y cantidad de medios navales, sin contar con superioridad aérea local y con una gran incapacidad para sustituir las bajas materiales y personales que podamos sufrir.

Cabría agregar a las operaciones que describimos lo que sea requerido cumplir en relación a los acuerdos militares que el país pueda signar.

Al respecto, es mi opinión, que la mejor manera de tener potencialidad como aliado, es la de ser capaces de asegurar la defensa de nuestro propio territorio. Nadie aceptará como aliado a quien no sea capaz de defenderse a sí mismo, ya que más que una ayuda será una carga. Es bueno recordar esto a la luz de experiencias del pasado, en que contábamos con la parte más importante de nuestra flota para operaciones que no estaban directamente relacionadas con nuestra defensa, bajo el entendido que la misma iba a ser llevada a cabo con la ayuda de nuestros ocasionales aliados. No olvidemos la Guerra de las Malvinas.

EL MATERIAL

La doctrina académica nos dice que la misión determina los medios. La gran sabiduría de esta enseñanza lamentablemente no es aplicable a nuestra Armada. Durante toda la historia la Armada ha adquirido u obtenido los mejores medios navales, que estuvieran disponibles y a su alcance.

No creemos que esta constante pueda ser modificada en los próximos años.

Después de largo tiempo de esfuerzo, la Armada Nacional ha logrado conformar una flota equilibrada, homogénea y factible de ser actualizada:

Tres fragatas con artillería de 100 mm. y moderno sistema MAE, cuatro barreminas con capacidad para la guerra de minas convencional, tres patrulleros de mar, cuatro patrulleros para aguas costeras e interiores, un buque de porte para operaciones de salvamento y apoyo logístico, un buque para servicio general, más buques y embarcaciones de menor porte para apoyo de la flota; la aviación naval, con medios reducidos, pero con capacidad remanente para actuar en determinadas acciones en apoyo de las unidades de superficie; los Fusileros Navales con medios y efectivos también muy reducidos, pero con capacidad de operación en tareas de seguridad, acciones fluviales e incursiones anfibia limitadas.

La Historia Naval nacional no registra un antecedente tan favorable como el que hoy le toca vivir a nuestra generación.

Debemos aceptar, en una perspectiva realista, que con este material transitaremos de un siglo al otro, por lo cual el desafío en esta área estará planteado por lo siguiente:

- determinar la táctica que nos permita cumplir con las misiones asignadas, con los medios hoy disponibles. En forma paralela se podrá visualizar un orden de prioridad para el mejoramiento de las unidades, a través de la incorporación a las mismas de equipamiento y armamento más eficiente y poderoso. Hoy la experiencia nos muestra que en términos de costo, resulta mucho más oneroso la adquisición de este último, que el valor de las mismas plataformas adquiridas.

La modernización de las unidades es un tema que debe ser ponderado en forma profunda y equilibrada. Por ejemplo, el incorporar a algunas unidades de superficie armamento tipo misil superficie-superficie, debe ir acompañado con equivalente aumento del potencial de detección, de CME y de defensa antimisil de mediano alcance y puntual. De no ser así estaríamos presentando en la línea de combate un blanco preciado para el enemigo, sin posibilidades de autodefensa.

- el alistamiento y mantenimiento de todo este material naval requerirá que la Armada asuma el tema de la Logística, como un problema al cual se le debe asignar prioridad sustantiva. Hemos sido renuentes en afrontar este hecho, un poco porque heredamos la nostalgia de los años 50 y 60, durante los cuales alguien lo hacía por nosotros.

Logística, más que la mera obtención de fondos, implica ir mucho más allá, antes y después de la misma. Requiere planificación, establecimiento de prioridades, investigación tecnológica y de proveedores nacionales y extranjeros, confección de presupuestos realistas y su argumentación en objetivos para su presentación ante los órganos políticos de decisión, un fuerte trabajo de concientización, que en muchos países se denomina "lobby", con el fin de defender mejor nuestros intereses, almacenamiento, control de stock, distribución, supervisión del uso, averías y su reparación. Toda una tarea de gran complejidad, trabajosa, sobre la cual no disponemos de mucha experiencia, independientemente de esfuerzos aislados que se han realizado en la materia. En fin, una clara función de comando, en la cual nos estaremos jugando la supervivencia futura.

Así reconocidas las limitaciones que la realidad material impone en la actualidad y en el tiempo próximo inmediato, no deben, sin embargo, dejar de considerarse futuras opciones de integración de otros medios a las fuerzas navales.

Nos referimos en concreto a los submarinos costeros y minas navales, los que por sus características de costo/rendimiento, capacidad operativa y efectividad, podrían resultar sumamente adecuados para el cumplimiento de alguna de las misiones y operaciones expresadas anteriormente, en complemento con los restantes componentes navales.

Toda idea novedosa naturalmente provoca resistencias. En este caso, nuestra falta de experiencia y tradición en el tema, sumada a un concepto desmesurado de costos, tecnología y otros factores, lleva inicialmente a rechazar la sola idea enunciada.

Un análisis profundo y realista de las verdaderas posibilidades, capacidades y limitaciones en este sentido -que obviamente escapa al espacio y alcance de este artículo-, podría aportar elementos importantes en el establecimiento de la estrategia naval adecuada a las misiones y operaciones que competen a la Armada.

EL PERSONAL

Atravesamos tiempos críticos en el área de personal. Gran cantidad de Oficiales y Personal Subalterno abandona la Armada, llevándose con ellos años de experiencia de difícil recuperación. Este proceso ya lo hemos sufrido anteriormente, y aunque no disponemos de datos estadísticos, creemos que ésta es una de las peores crisis. La mayoría de las causas de la misma se generan en el ambiente exógeno a la Armada. La ampliación del mercado de trabajo en el país, sobre todo en el área de servicios, ha llevado a que muchos integrantes de la Armada, opten por otras ocupaciones con mejores retribuciones, o con similares y menos exigencias.

A ésto debe sumársele el fenómeno del doble empleo, cuyas consecuencias aunque no tan evidentes como en el caso anterior, implican pérdida de eficiencia y de dedicación a las tareas profesionales.

Diferentes leyes de reciente promulgación, entre ellas las de retiro y retiro incentivado, han contribuido en este proceso.

La mejora de las retribuciones, que en una primera aproximación parecería constituir el eje del problema, ha estado en la constante preocupación de los mandos, aunque debemos

aceptar, que en el entorno de los grandes números presupuestales, todo lo logrado tiene un tope difícil de superar en un Estado que tiende a achicar su tamaño y que sin embargo debe continuar estando presente con protagonismo en áreas tales como la seguridad social, la seguridad pública, la salud y la enseñanza.

Así planteado parecería que nos encontramos en un callejón sin salida y que sólo nos resta permanecer siendo espectadores de una situación que nos afecta negativamente y sobre la cual no podemos influenciar. Creemos que no es así; algunas medidas se han tomado y se puede profundizar aún más en este camino.

No es del caso insistir aquí sobre los argumentos de la discusión que opone una Armada grande pero con problemas a una Armada pequeña, pero eficiente y con mejores retribuciones. La verdad seguramente no está en ninguno de los extremos y hoy por hoy resulta aventurado caracterizar términos tan relativos como grande y pequeño. Por otro lado, importantes disminuciones en el Personal Naval experimentadas en los últimos tiempos, no han aparejado modificaciones en la situación planteada.

En segundo lugar, reconociendo que el factor económico es de fundamental importancia, en el momento de la decisión personal para permanecer en la Armada, existen otros elementos activables por la propia institución, que pueden fortalecer la ligazón afectiva y profesional de sus integrantes. Dentro de ellos adquiere fundamental preponderancia una más clara y precisa caracterización y formulación de la carrera naval tanto para el Personal Superior como Subalterno.

Como toda carrera, se debe tener en claro desde un principio, de donde se parte y hasta donde se llega; cual es el recorrido y cuales los obstáculos que será necesario sortear durante la misma; cuantos pueden llegar y cuantos quedarán por el camino y, en especial, cuales serán las reglas de juego, de carácter objetivo o subjetivo, que pautarán el camino. Además, una carrera es una competencia, desde su inicio, en la que se gana o se pierde, y en la cual la diferencia entre las dos situaciones, deriva de la capacidad personal de cada uno y de la aplicación de la misma con esfuerzo y dedicación, dentro de un sistema que premia al que así lo merezca.

El sistema de ascensos del Personal Subalterno, cerca ya de sus veinte años de aplicación, reúne gran parte de los factores antedichos, constituyendo un modelo, que sino en su forma, en su espíritu, podría tener aplicación para el Personal Superior.

La administración de los incentivos de manejo interno, como ser destinos, cursos, primas técnicas, utilizados con objetivos bien definidos, puede contribuir a retener a aquellos en que la Armada tiene interés.

Como en todo problema complejo, y éste sin duda lo es, las soluciones nunca son simples. Lo aquí bosquejado, que sólo encara parte del mismo, por lo menos conseguirá que la Armada tenga seguridad que quienes integran sus cuadros poseen la firme vocación y la decisión de empeñarse para seguir y avanzar en ella, y que sus integrantes conozcan el camino profesional y los resultados de sus decisiones. Y esto no es poca cosa.

CONSIDERACIONES FINALES

Durante toda su historia, la Armada Nacional ha visto transitar en su seno a hombres, viviendo momentos y situaciones diferentes, dejando su huella más o menos profunda en ella. Estos hombres han ido marcando el perfil de una institución que significa para quienes en ella estamos, mucho más que una profesión o una ocupación: forma parte indisoluble de nuestras

vidas. Su supervivencia sana estará condicionada a la capacidad que tengamos cada uno y como equipo, de volcar lo mejor de nuestro intelecto y nuestra dedicación en su bien. No menos importante será el que podamos transmitir a quienes nos seguirán, los resultados de nuestro pasaje y orientarlos en los próximos pasos a seguir. Este artículo sólo pretende ser un eslabón en esa cadena.



PENSAMIENTO NAVAL HISTORICO Y CONTEMPORANEO

"...Todas las promesas, compromisos y tratados firmados, pueden llegar a ser en momentos difíciles, la seguridad, a que todos los orientales ambicionamos, para la solución de los conflictos con la sola intervención del derecho.

Pero muchas veces, a la acción, se la devora la burocracia y la indecisión, y mientras se definen posiciones en los foros internacionales, países que confiaban plenamente en la ayuda y protección mutua, se ven enfrentados a circunstancias que sólo ellos pueden resolver a su manera.

Por lo tanto, somos conscientes de que el primer "freno" a toda agresión, deberá ser una decisión sólo nuestra y a "la uruguayaya", sin doctrinas impuestas y con una visión realista del país en que vivimos.

No podemos pensar en "guerras de galaxias", "tecnologías de avanzadas" ni en un gran Poder Naval.

Las armadas constituyen herramientas útiles para responder a toda la gama de los conflictos modernos, pero la adecuación de medios y potencial humano conjuntamente con planes claros y pragmáticos, desembocarán en realidades tangibles que sólo serán aplicables para nuestra Nación.

No nos podemos conformar con ser una Armada que sea el "reflejo de las Armadas de las super potencias" a menor escala.

Nosotros, debemos demostrar nuestra identidad, ser nosotros mismos, con nuestros defectos y errores, pero también con nuestras habilidades...

...La evolución constante y continua que va tomando la tecnología de la guerra, hacen casi imposible que nuestro país pueda, ni siquiera pensar en sostener un Poder Naval que posea las capacidades de enfrentamiento tal, que se pueda llegar a un encuentro con probabilidades ciertas de salir victorioso.

Los altos costos de adquisición y mantenimiento de nuevas unidades y sistemas de armas sofisticadas, no harán posible la actualización de nuestra Fuerza y la renovación de la misma cada vez que surjan nuevos diseños y capacidades.

Las dificultades presupuestales, son y serán un freno para el desarrollo bélico de la Nación, por lo que se deberá usar el "ingenio" para volcar a favor, las pocas oportunidades que se produzcan durante la escalada de un conflicto, de forma que, a través de la disuasión, se logre una respuesta controlada.

Es entonces que podemos establecer, que ante las hipótesis de guerra que se desprendan de los objetivos nacionales, LA GUERRA DE MINAS podrá ser parte integral del plan estratégico del país, porque además de poder mantener una barrera defensiva ante cualquier amenaza que provenga desde el mar, podrá a su vez permitir, el uso de todas las fuerzas principales en los objetivos primarios para el cumplimiento de la Misión...

...Mantener una defensa activa, no es renunciar a la batalla, porque si el fin de la guerra es la victoria, ésta se puede lograr de muchas formas, donde "privar al enemigo de la voluntad de combatir", puede ser un objetivo que nos lleve a ella.

La "negación del mar" o dicho de otra forma, el "control negativo del mar", ya sea focal o temporario, nos permitirá retrasar la movilización del potencial económico y militar de nuestro enemigo.

Disuadir o combatir, no dependerá de nosotros, y si bien el mar nunca ha sido totalmente interdicto, debemos estar preparados para que no se logre en aguas bajo nuestra responsabilidad.

El hecho de haber elegido este tema para compartir opiniones, no nos permite esbozar planes que contengan futuras acciones en el minado y contraminado en las aguas jurisdiccionales.

Si lo hacemos, estaríamos negando la razón de ser del arma submarina, y principalmente el de la mina, porque perdería algunas de sus características principales de utilización, como ser la sorpresa y la invisibilidad.

Pero, si algún día también es necesario, por conveniencia estratégica, pregonar la existencia de tales artefactos, debemos ser los primeros en hacerlo, porque conscientes de su versatilidad y flexibilidad, vemos como positivo el hecho de disuadir con la sola "imaginación"..."

Extractado del trabajo "Vientos de Cambio", presentado en el concurso Armada Nacional en 1992, por el Capitán de Corbeta Esteban García bajo el pseudónimo de "Guaná-Nambó".

LA MARINA MERCANTE NACIONAL ACTUALIDAD Y PERSPECTIVAS

por el Capitán de Fragata (R) Eitel Ravenna

El autor de este artículo es Oficial de la Armada Nacional, graduado en la Escuela Naval en 1940 y Retirado como Capitán de Fragata.

Durante la 2ª Guerra Mundial, navegó embarcado en comisión a bordo de un buque de guerra de la Marina norteamericana.

En la actualidad es Presidente de la Cámara de la Marina Mercante Nacional, Presidente de Chadwick Weir Navegación S.A.; Representante por Uruguay en el Comité Académico Regional de la Fundación Argentina de Estudios Marítimos y Presidente de la Comisión Directiva del Instituto Superior San Fernando de Maldonado (Universidad en formación).

Conferencista y autor de numerosos trabajos escritos vinculados con el tema marítimo, ha sido permanente colaborador de nuestra Revista desde sus inicios.

INTRODUCCION

Desde hace décadas, la escena latinoamericana se viene debatiendo en desorientaciones y frustraciones que han impedido que nuestra comunidad transite beneficiosamente por el camino de prosperidad en que han avanzado muchas otras naciones comparables con las nuestras. En extensos diálogos con colegas nacionales y extranjeros, vinculados a la problemática económica y social de la América Latina, hemos coincidido en que las causas fundamentales de esta perversa situación radican en equivocados sistemas de ideas, basados en metas utópicas y oportunistas, que han arraigado viciosamente en las mentes de nuestros pueblos. Bajo titulares espectaculares tales como "Liberación", "Desarrollo", "Bienestar", "Modernización", etc., se han desaprovechado oportunidades y se han consumido los recursos, los talentos y el tiempo, sin hacer otra cosa que girar en una espiral de retroceso y decadencia.

En los pueblos que avanzan positivamente, en cambio, los sistemas de ideas han brotado de la inquietud y la creatividad de la gente, dispuesta enérgicamente a resolver sus problemas específicos y concretos. Se trata pues, de que las gentes, es decir, nosotros, sepamos: primero, apreciar lo que ocurre en el entorno; segundo, saber elegir el camino más acertado para nuestro beneficio y, tercero, saber dar claras razones para que todos acompañen lealmente el esfuerzo. Hace medio siglo, hablando de estas cosas con genial elevación, dijo Ortega y Gasset que "acertar en la elección del camino es la expresión más sublime de la sabiduría y la madurez de un pueblo".

Debemos despegarnos de una absurda postura -vetusta y perimida hidalguía hispánica- que desestima al comercio respecto de otros logros de la mente y el quehacer humano. En cinco siglos, desde el descubrimiento de América, la civilización europea se ha extendido sobre el planeta, sostenida por beneficios comerciales que posibilitaron los navegantes oceánicos, llevando la prosperidad a nuevas naciones. No fueron las gallardas conquistas militares las que

perfeccionaron los dominios; fueron los prósperos intercambios económicos. Cuando éstos no se supieron implementar sagazmente, las ex metrópolis cayeron en la ruina y las ex colonias en el sub desarrollo.

Lo antedicho se ajusta a todos los órdenes de la actividad, tanto industrial como comercial y aún intelectual en nuestro país.

Por consiguiente, esta posición mental, también incide en la actividad del transporte. Y dejando momentáneamente de lado todo lo que no se refiera en forma particular al transporte marítimo, veremos cual es la posición, inconcientemente adoptada por nuestros ciudadanos pensantes.

EL TRANSPORTE MARITIMO DE CARGAS

Por lo pronto, y ante el panorama analizado a nivel mundial, en lo referido al transporte marítimo de cargas, surge la necesidad de que quien se dedique a esta actividad, deberá estar al día con la información referente a los cambios y adelantos tecnológicos. Esto es válido, no sólo para el transporte marítimo, sino también para el resto del sector transporte, los usuarios y todos los servicios conexos, que no son pocos.

El hombre está siempre a la búsqueda de nuevas y mejores soluciones para avanzar, economizar y no frenarse ante la complejidad del transporte y su uso, para salir adelante de los grandes períodos de receso y crisis mundiales.

Como es lógico, la introducción de nuevas tecnologías de transporte, trae aparejado complicaciones y compatibilizaciones de todo orden y no solamente técnico. La causa es el cambio técnico y el efecto son los cambios operacionales, jurídicos, administrativos, laborales, de organización empresarial, de capacitación, de planificación, y no menos de orden económico y financiero. En todo caso, la realidad supera a la abulia, en forzada necesidad de modificar los viejos esquemas.

Lamentablemente, en la mayoría de nuestros países latinoamericanos, de las tres etapas principales que se pueden diferenciar en grado de avance, o sea:

- 1) Uso de contenedores
- 2) Operaciones multimodales
- 3) Transporte multimodal,

recién estamos y con vaivenes, en la segunda etapa, con distintos grados de avance.

Señalemos también, como de indudable influencia en la superación, la aparición de sistemas informáticos y de computación, a los que no escapa el transporte marítimo en cuanto al acrecentamiento de su efectividad, ya que ello ha originado cambios profundos en el orden técnico-operativo. El propio buque se ha beneficiado de ello, con la aplicación de las nuevas tecnologías en su propulsión y gobierno y en muchas otras tareas inherentes a la operación de una nave.

A nuestro entender, ese es el nudo gordiano por el que atravesamos los países en desarrollo, para incorporarnos indefectiblemente a este mundo moderno, so pena de permanecer en la tiniebla del sub desarrollo, continuando como países abastecedores de insumos únicamente y bajo absoluta dependencia económica, que es la más sutil forma del colonialismo moderno.

En resumen y para finalizar este pantallazo general acerca del transporte marítimo, que nos permitirá analizar en detalle nuestra posición como país que desea, pero no sabe, colocarse en los umbrales del mundo actual, reiteramos que la resistencia a adecuarse al avance de la

tecnología, corrigiendo los sistemas de formación y condiciones de trabajo, continúan sumergiéndonos hacia una definitiva condición de dependencia, por la imposibilidad de competir a nivel internacional, resistiéndonos a enfrentar la realidad necesaria de un mundo comercialmente integrado.

Lo que en forma sucinta hemos planteado más arriba, podrá ser analizado en profundidad, para un mejor resultado en cuanto a la conveniencia o no de ocupar cierto espacio en el transporte marítimo, pero teniendo en cuenta que no pueden arriesgarse juicios de valor con un carácter absoluto en este tema.

Pasemos pues, a efectuar un repaso de la situación actual de nuestra marina mercante, como marina de un país que se encuentra alejado varios miles de millas de los centros de mayores concentraciones de cargas, con un muy pequeño volumen de intercambio y con un pueblo ignorante del apasionante y complejo tema del transporte marítimo.

SITUACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

En mayo de 1977, fue sancionado el Decreto-ley Nº 14.650, por el cual se declaraba de interés nacional la existencia y el desarrollo de la Marina Mercante.

Su texto recogió el principio de la reserva de cargas, que a partir de la década del 60 había sido la bandera levantada por los países del Tercer Mundo, en defensa de su legítimo derecho a transportar una parte sustancial de su intercambio en buques de su propia bandera. Como era de esperarse, la reserva de cargas fue violentamente atacada por los países marítimos tradicionales, ya que las empresas de navegación de los mismos, veían amenazado su dominio de los mares y el comercio marítimo, del cual habían sido hasta entonces, dueños absolutos. Uruguay no hacía otra cosa que proporcionar bases legales para la aplicación de dicha reserva de cargas.

La citada ley, además, tendía a ejercer cierto control sobre las Conferencias marítimas, ya que al Ministerio de Transporte se le facultaba para controlar las tarifas de fletes propuestas por aquellas Conferencias cuyos buques recalaran en nuestros puertos, y por otra parte, se aplicaban fuertes multas a quienes eludieran la obligación de embarcar sus cargas en buques nacionales.

Otras disposiciones de la ley, creaban el Fondo de Fomento de la Marina Mercante, articulando los medios necesarios para su capitalización.

Pero, pese a sus ventajosas normas, aún nuestra Marina Mercante permanecía atada a una ley de Abanderamiento de 1954, que limitaba su libertad de acción en los mares del mundo y por otra parte, ciertas costumbres laborales y presiones sindicales obligaban a los armadores a embarcar tripulantes en mayor número que el necesario, con el consiguiente incremento en los costos operativos, multiplicados aún con los aportes sociales y reservas por licencias, aguinaldos, etc.

Los permanentes conflictos con los sindicatos de tripulantes y las exigencias que de no ser contempladas provocaban detenciones en los buques, habían ayudado, unos diez años antes, a matar definitivamente al cabotaje.

Los otros dos factores que provocaron su desaparición, fueron la estiba del puerto de Montevideo, lenta, cara y caótica y las tasas aplicadas a las cargas por parte de la Administración Nacional de Puertos, bajo la forma de "proventos portuarios", que llegaron a significar hasta un 13% sobre los valores C&F de las mercaderías de importación.

La ley Nº 14.650 establecía valores de aportes sociales sobre montos salariales fictos y

luego de su sanción se comenzó a aplicar este sistema, descendiendo sensiblemente los valores de aportes.

Pero dos años más tarde, el Poder Ejecutivo, eliminó el articulado relativo a los aportes sobre fictos y así, la única ventaja real y significativa que contenía la ley, desapareció.

Pero parecería existir un espíritu anti marítimo en nuestros medios gubernamentales. Desde hace muchos años, los problemas del transporte son soslayados y como caso que lleva a causar asombro, ya que lo que vamos a señalar sobrepasa las fronteras del entendimiento, en nuestro país se ha eliminado el transporte acuático, que es reconocido internacionalmente como el más económico; se ha dejado morir al ferrocarril, segundo medio de transporte en cuanto a resultados en costo y se ha optado definitivamente y con todo entusiasmo, por el transporte carretero, el más oneroso, en todo sentido, de los medios de transporte, no sólo por el hecho de destrozar las carreteras nacionales, que no están construídas para soportar los enormes pesos de los camiones actuales (entre 40 y 60 toneladas, cargados) sino por el elevadísimo costo operativo del camión y el hecho de que un gran porcentaje de los vehículos que circulan transportando cargas entre nuestro país y Brasil y Argentina, son de empresas de esos países, siendo la flota de camiones uruguayo muy reducida ante sus competidores. Casi a título anecdótico, mencionaremos que en los últimos veinte años, se han creado no menos de tres comisiones con la finalidad de estructurar lo que se ha dado en llamar "coordinación del transporte". Está de más decir que nunca se llegó a buen puerto y que tales comisiones murieron antes de culminar sus gestiones. La última comisión, integrada por representantes de los sectores oficiales vinculados al transporte carretero, aéreo y ferroviario, no incluía a representantes de la Marina mercante. Ante tal omisión, la Cámara de la Marina Mercante Nacional exigió ser escuchada. Se le otorgaron veinte minutos para hacer una exposición. Cuando el tiempo terminó, se levantó la sesión y nunca más se supo de esta comisión.

Hoy los proventos portuarios se han reducido, llegando a un monto máximo de un 7% sobre el valor C&F de las cargas de importación. Esas tasas no son cobradas a las cargas que entran al país por vía aérea o por carretera.

El 29 de diciembre de 1972, fue sancionada la ley Nº 14.100 (Presupuesto Nacional de Recursos) y en ella se incluyeron dos artículos que establecen lo siguiente:

Art. 185. - Todas las mercaderías, bienes o productos que ingresen al país por vía terrestre, incluso las que meramente lo hagan en tránsito, estarán gravadas con un tributo cuya tasa será el equivalente a las tasas y proventos que por prestación de los servicios terrestres, se apliquen en el puerto de Montevideo.

Art. 186. - El Poder Ejecutivo reglamentará la aplicación del tributo creado en el artículo anterior, cuya recaudación estará a cargo del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo y cuyo producido será vertido a Rentas Generales. Los artículos de primera necesidad, quedan exentos de dicho tributo, facultándose asimismo al Poder Ejecutivo para disponer exoneraciones totales o parciales del mismo, - por razones fundadas y dando cuenta a la Asamblea General.

En esta forma, y pretendiendo apoyar con ello a la marina mercante, se aplicaba a las importaciones por vía terrestre una tasa equivalente a la que se pagaba por proventos portuarios, nivelando así los costos finales.

Posteriormente, por el Art. 516 de la ley Nº 14.189 del 30 de abril de 1974, se incorporó a aquella ley 14.100, un artículo que disponía:

Art. 516. - *Agrégase al Título XLVIII del Texto Ordenado, Ley 14.100 de 29 de diciembre de 1972, el siguiente artículo:*

"El impuesto al ingreso de bienes por vía terrestre será recaudado por la Dirección General Impositiva y la Dirección Nacional de Aduanas, en la forma y condiciones que disponga la reglamentación".

Finalmente, la ley 14.416 (Rendición de Cuentas 1974), en su artículo 381, derogó el impuesto al ingreso de bienes por vía terrestre, sin que durante el período de vigencia de la ley derogada se hubiera realizado el cobro de la tasa.

Tal medida, incrementó aún más el empleo del transporte carretero, no sólo de mercaderías provenientes de los países limítrofes, sino también de otros más alejados, apreciándose también que muchas cargas de ultramar que tienen como destino final Montevideo, son descargadas en Buenos Aires o en puertos brasileros o chilenos y transportadas al Uruguay por camión.

Pero existen otras disposiciones que, aún sin quererlo, afectan profundamente a nuestra marina mercante. Ellas son:

- Altas tarifas de los combustibles marinos.
- A partir de enero de 1992, los buques de cabotaje de la marina nacional, se ven gravados por el IMESI (35%).
- El Decreto 556/991, de fecha 17 de octubre de 1991, redujo al 0% (cero por ciento) la Tasa Consular y la Tasa de Movilización de Bultos para la importación de Mercaderías. Esta resolución, marca el comienzo de la desaparición del Fondo de Fomento de la Marina Mercante, que se beneficiaba con un 10% del valor de las Tasas percibidas. Aún no se ha hallado una solución sustitutiva.
- La última Ley de Rendición de Cuentas incluye un artículo por el que se deroga el Art. 5º de la ley 13.118 del 31 de octubre de 1962, que fijaba un impuesto del 0,50% sobre el valor C&F de las mercaderías importadas en buques de bandera extranjera, perdiendo así también la marina nacional un incentivo que favorecía el uso de las bodegas nacionales.
- El Decreto del Poder Ejecutivo, de fecha 16 de julio de 1992, que establece una nueva modalidad operativa en materia de trámites de importación, agrega otro nuevo perjuicio a los ya citados, ya que al eliminarse la presentación de la solicitud de importación ante el Banco de la República, se elimina con ello el contralor exigible según la ley de Marina Mercante en cuanto a reserva de cargas.
- En 1987 se elevó al Parlamento un proyecto de ley de Abanderamiento, que había sido estudiado y ordenado por la Dirección de Marina Mercante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con el asesoramiento de la Cámara de Marina Mercante Nacional. Aparentemente, el proyecto, que ha sufrido varios cambios, será finalmente sancionado y su promulgación se producirá este año. No obstante, ha padecido una importante mutilación, que minimiza ciertos otros aspectos positivos del texto. En efecto, se ha eliminado el Art. 19, que reimplantaba el sistema de aportes sobre sueldos fictos.

El intercambio comercial de nuestro país, es muy pequeño y tanto sus exportaciones como sus importaciones se efectúan en un abanico de países en todo el mundo, lo cual significa que los volúmenes de cargas movilizadas en los distintos tráficos, son muy pequeños. Ello hace imposible, desde el punto de vista de la rentabilidad de un buque, establecer tráficos con Asia, Medio Oriente, o Africa. Los mayores volúmenes se concentran en los países del Norte de Europa y es allí donde aún hace presencia la bandera uruguaya.

LA REVOLUCION DEL CONTENEDOR Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL

Lo anteriormente enunciado, revela la situación de nuestra Marina Mercante al día de hoy, pero para pretender efectuar una proyección hacia el futuro en cuanto a su posición, se hace imprescindible un análisis certero de la situación mundial, el comercio y el transporte marítimo, en razón de la verdadera revolución provocada por la aparición y el empleo del contenedor a partir de la década del 70.

Parecía obvio entender que el empleo del contenedor podría transformar el antiguo sistema de transporte "puerto a puerto", en un sistema "Puerta a puerta", aproximándose así a lo que en un futuro cercano, sería el transporte multimodal.

Se podría pensar que los armadores deberían haber asumido rápidamente el papel de "container transport operators", pero ello no fue así, debido a factores tales como:

- en el mayor mercado doméstico del mundo, los EE.UU., los armadores tenían prohibida, por ley, la posibilidad de establecer fletes totales.
- las compañías de líneas no contaban con estructuras internas y con organización para implementar la cadena integral de transporte.
- muchos cargadores no mostraron el suficiente interés que pudiera justificar una inversión de tamaño importancia.
- especialmente en Europa, los transitorios (freight forwarders, forwarding agents) poderosos, jugaron un papel muy importante puesto que controlaban ambas fases del transporte terrestre, es decir, la que tiene en origen y la que se desarrolla en destino.

Posteriormente tuvo lugar la llamada segunda revolución del contenedor, que significó el pleno desarrollo del sistema del transporte contenerizado y la evolución y adaptación de los propios contenedores para poder transportar un número cada vez mayor de mercaderías diferentes.

A partir de los primeros años de la década de los 80, alrededor del 85% del tráfico regular en el mundo, se transporta en contenedores y este sistema se ha extendido también a los países en desarrollo; los "outsiders" fuertes han desafiado el dominio anterior del sistema de conferencias y han aumentado su participación en muchas rutas. Esto ha debilitado a las conferencias de fletes y su accionar se ha vuelto aleatorio en distintos tráficos, en especial en aquellos de grandes volúmenes de carga.

En 1991, la CEPAL, conjuntamente con ALADI, emitieron un Documento (CEPAL LCIR. 1070 del 11/11/91) cuyo contenido vale la pena analizar. Allí se estudia el desarrollo a nivel mundial del transporte multimodal y las razones de su difícil aplicación por parte de los países del Tercer Mundo, señalándose entre otras cosas lo siguiente:

Los operadores del transporte multimodal de los países industrializados son numerosos y van del operador de transporte tradicional, como las compañías navieras o las empresas de ferrocarriles, a los llamados intermediarios (freight forwarders) o transportistas públicos que no explotan buques (non vessel-operating common carriers, NVOCC's), agentes de cargas aéreas, etc.

Sin embargo, el transporte internacional está dominado por las compañías multinacionales de servicios de transporte, que concentran su acción alrededor de los grandes ejes del comercio internacional y ofrecen servicios completos que llegan hasta el almacenamiento y acondicionamiento en los lugares de consumo.

El marco de operación del transporte multimodal en el mundo, está conformado por una estructura física muy importante y costosa, y por un conjunto de instrumentos legales,

institucionales, de usos y prácticas comerciales, que permiten flexibilidad en la gestión de operación, libre competencia, rentabilidad comercial y alcanzar así economías de escala.

Es indudable que la crisis de la década de los 80, y en especial, la necesidad de enfrentar una deuda externa importante, forzó a la gran mayoría de los países de América Latina a desplegar esfuerzos para incrementar las exportaciones y obtener así las divisas necesarias para financiar inversiones de capital y crear oportunidades de trabajo.

Tal situación demandó a los países olvidar otras prioridades aplicando su esfuerzo y apostando al crecimiento de sus bienes exportables. Así, la marina mercante y el apoyo que antes se le brindó, quedaron de lado. Es a causa de ello y de las presiones internacionales, que la política de reserva de cargas ha ido tendiendo a desaparecer, en especial en los países más débiles y comprometidos. El tonelaje latinoamericano, por ejemplo, que gracias a una política de desarrollo apoyada en la reserva de cargas, había multiplicado por cinco su tonelaje propio, ha venido disminuyendo sensiblemente en los últimos años.

Tales condicionantes, obligaron a muchos armadores latinoamericanos a abandonar el negocio marítimo, o a entrar en calidad de socios menores en las llamadas "joint ventures" con empresas de gran potencial económico, aunque ello se ha dado, indefectiblemente, a costa de la pérdida de su libertad de acción y quedando sujetos a lo que los socios mayores de estas aventuras, decidieran según sus conveniencias.

Ya hemos señalado la creciente debilidad de las conferencias de fletes, a consecuencia de la competencia que armadores denominados "outsiders" ejercieron sobre las rutas de aquellas. Asimismo, y como manera de eludir las condiciones impuestas por el Código de Conducta de la Conferencia de Fletes, según las que era necesario aplicar la norma distributiva del 40-40-20 a las cargas de intercambio, surgió una nueva modalidad de asociaciones, las que se denominaron "consorcios". El éxito obtenido por tales consorcios se ha manifestado por el hecho de que a la fecha, existen, según datos de la Comisión de la Comunidad Económica Europea, más de 60 de ellos operando en aguas del planeta. Por lo menos 40 operan entre puertos europeos y otras partes del mundo, y muchas de las compañías europeas participan a la vez en varios consorcios.

Tales por ejemplo, la Cie. Generale Maritime (Francia) es miembro de 13 consorcios, Nedlloyd, de 12, Hapag Lloyd de 11, P&O de 7, la Cie. Marit. Belge, de 6, etc.

Estas grandes compañías, que a su vez suelen ser socias de poderosos grupos de operadores de transporte intermodal, funcionan en forma tal, que quien no se integre a ellas, quedará simplemente relegado a la condición de simple subcontratista para trayectos cortos, usados por las compañías multimodales que dominan los corredores internacionales de transporte.

LA CADENA INTERMODAL

¿Cuáles son las razones por las que, en los países de nuestro continente, no han surgido empresas de transporte multimodal?

La respuesta a esta interrogante, deberemos hallarla identificando, en primer lugar, los obstáculos que afectan y corresponden a cada actor involucrado en la cadena de distribución física, a fin de crear o fortalecer los vínculos estructurales, tanto físicos como institucionales entre los modos de transporte, las interfases y las funciones, de modo que el traslado del producto fluya ininterrumpidamente de origen a destino en el menor tiempo posible y bajo condiciones de riesgo controladas.

Analicemos por separado las distintas fuerzas que inciden en la cadena intermodal. Ellas serán: los usuarios (importadores y exportadores), los operadores de transporte y finalmente, los gobiernos.

Usuarios Se observa una tendencia conservadora, a enfocar en forma segmentada el transporte de sus propios productos, desconociendo los beneficios financieros globales de las operaciones integradas del transporte multimodal.

Asimismo, por falta de conocimiento, se mantiene una tendencia a negociar los contratos internacionales de compra-venta, en base a términos tradicionales como son el CIF y el FOB, que no se adecuan a las exigencias del transporte multimodal.

La resistencia al cambio, que induce al usuario a persistir en transar créditos bancarios sobre la base de documentos de transporte "clean on board", implica desconocer los avances de las prácticas bancarias de los países desarrollados, y los esfuerzos desplegados por la Cámara Internacional de Comercio y la UNCTAD en la formulación de nuevas soluciones sobre Usos y Prácticas Uniformes para Créditos Documentarios.

Otra de las razones es la inexistencia del intercambio electrónico de datos, según los standards desarrollados por las Naciones Unidas al respecto para facilitar el intercambio electrónico de datos, en el ámbito de la administración, el comercio y el transporte.

Los Operadores Con respecto a éstos, señalaremos lo siguiente: se observa una escasa o nula oferta de servicios multimodales, tanto por falta de capacitación como de una institucionalidad adecuada, por lo que los modos e interfases del transporte no siempre operan con la eficiencia y confiabilidad necesarios para que los operadores se arriesguen a ofrecer servicios de transportes multimodal.

Los operadores no han prestado atención suficiente a los nuevos adelantos tecnológicos tales como computación y sistemas de comunicación de datos, que hoy resultan fundamentales para la perfecta coordinación de los servicios multimodales.

Otro motivo es la desconfianza en sus propias experiencias para realizar los contactos necesarios con otros medios de transporte en países extracontinentales.

Los Gobiernos A los Gobiernos compete un rol importante para la creación de condiciones que favorezcan el desarrollo del transporte multimodal en América Latina.

Es así que las autoridades competentes (Ministerio de Economía, de Transporte, etc, y sus respectivas dependencias) debieran percibir la importancia del transporte multimodal, creando en su beneficio las normas y mecanismos, servicios y dependencias que faciliten la acción de los operadores.

Deberán recordar que uno de los aspectos de mayor complejidad que deberán llevar a superar las barreras que afectan al comercio internacional de los países de la región, lo constituye la falta de una institucionalidad jurídica regional que contemple a todos los actores y actividades que intervienen en la cadena de distribución física y que cree operadores de transporte multimodal, capaces de organizar sistemas de distribución eficientes desde origen a destino, que les permitan competir o al menos colaborar en un negocio multimodal crecientemente transnacionalizado.

Las reuniones de los Grupos técnicos y oficiales que se vienen realizando con motivo de estructurar el marco adecuado para la concreción del Tratado del Mercado Común del Sur (Mercosur), han puesto de relieve las profundas divergencias y múltiples carencias que en materia institucional existen entre los países del Tratado.

Ello no hace más que confirmar nuestros comentarios anteriores.

LOS "FEEDERS" Y EL PUERTO DE MONTEVIDEO

Otro aspecto importante que debe estudiarse cuando se plantea la posibilidad de desarrollar una marina mercante, es el del crecimiento en la capacidad de los nuevos buques portacontenedores de las últimas dos generaciones. En efecto, los grandes armadores, a la búsqueda de minimizar costos operativos y mantener fletes rentables, se han visto obligados a incrementar la capacidad de sus buques, llevándolos a cifras de entre 3000 y 4000 contenedores, con el consiguiente incremento en el tonelaje construído, el enorme valor de las construcciones y consiguientemente, el mayor calado de estos buques.

Antes de finales del presente siglo, se podrá observar que los grandes buques seleccionarán para sus operaciones de carga y descarga, algunos puertos de aguas profundas, ubicados estratégicamente en áreas de gran movimiento de cargas y los puertos así elegidos, serán centros de concentración y distribución de cargas, cubriendo distintos países de la región. Ello llevará a la aparición de buques menores, llamados *feeders*, que serán los que penetren en puertos de menor profundidad para entregar y recibir cargas con destino a los grandes buques que las reciben o entregan desde los puertos bases.

Este nuevo aspecto, nos hace pensar que el Río de la Plata ya no será visitado por los grandes buques, y que nuestras exportaciones e importaciones se movilizarán a través del sistema de buques *feeders*, que cubrirán la distancia entre el puerto de aguas profundas, que podrá ubicarse en Santos u otro puerto importante de Brasil y nuestro puerto de Montevideo, cuyo calado límite es de 10 metros.

CONCLUSIONES

A la luz de lo que dejamos expresado más arriba, en nuestra modesta opinión, para ver renacer a nuestra marina mercante, se hará imprescindible, entre otras soluciones:

- realizar una campaña de difusión de la problemática marítima, de alcance nacional, a partir de la escuela primaria.
- incorporar a nuestros organismos oficiales, personal técnico, que estudie y asimile la problemática del tráfico marítimo, a fin de capacitarse e informar correctamente a las autoridades, previo a cualquier toma de decisión sobre temas de comercio marítimo, más aún teniendo en cuenta los tráficos en la Hidrovía y entre los países del Mercosur.
- recomendar, por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la adhesión a distintas Convenciones internacionales sobre temas marítimos, para permitir a nuestro país y a su marina mercante, insertarse en el mercado mundial del tráfico marítimo.
- llevar adelante la sanción legislativa de leyes que permitan total libertad de los buques de bandera nacional para operar en el mercado internacional de fletes.
- abatir el monto de los aportes sociales, a fin de lograr costos operativos competitivos.
- racionalizar el transporte de cargas de intercambio con nuestros grandes vecinos, a fin de permitir que los buques de cabotaje capten volúmenes que hagan atractivo ese tráfico, permitiendo su renacimiento.
- establecer tarifas diferenciales, tanto portuarias como de estiba, procurando que el tráfico por agua llegue a niveles competitivos con los demás medios de transporte.

Esta relación no es exhaustiva y sólo pretende señalar algunas vías para la implementación de normas que faciliten el crecimiento de nuestra marina mercante. Y si el amable lector se

pregunta por qué debemos aspirar a su desarrollo, le contestaremos que el Uruguay paga por fletes a los buques y camiones extranjeros, varios cientos de millones de dólares por año y que una marina mercante propia nos permitiría no solamente ahorrar divisas por concepto de fletes, sino que generaría aún más dólares por efecto de las cargas transportadas entre terceros países. ¿O es que acaso pensamos que todos los países defienden a su bandera por el sólo hecho de que la naveguen por los mares del mundo?



EL PUERTO DE MONTEVIDEO

Situación y perspectivas con la nueva Ley

por el Sr. Ricardo Cavassa

El señor Ricardo Cavassa se inició en la actividad marítima en el año 1950, en la Agencia Marítima y Cía. Armadora, habiendo cumplido funciones en todas las secciones de la misma.

Desde el año 1963 actuó como delegado patronal ante varios Consejos de Salarios del personal perteneciente a los registros de A.N.S.E. (ex-C.A.S.E.) y del personal embarcado.

A partir de 1968 hasta noviembre de 1979 se desempeñó como Directivo de la Cámara de la Marina Mercante Nacional, en calidad de Tesorero.

Presidente electo del Centro de Navegación Transatlántica, desde noviembre de 1979 hasta junio de 1986; reelecto en junio de 1988, desempeñó dicho cargo hasta junio de 1989.

Al fundarse la Liga Marítima Uruguaya en 1988, actuó como directivo de la misma, ocupando el cargo de 1er. Vice Presidente hasta la fecha.

Desde 1977 ocupa la Presidencia de la Agencia Marítima Latinoamericana S.A., cargo que desempeña en la actualidad.

El 4 de mayo próximo pasado se ha cumplido un año de la puesta en vigencia de la Ley de Puertos, Ley Nº 16.246, la que algunos, quizás desprevenidos o desconociendo fundamentalmente las condicionantes de la actividad portuaria, creyeron era la panacea. Nosotros entendemos que no, ya que en el transcurso de este año hemos podido comprobar que queda mucho camino por recorrer, que hay muchas cosas que cambiar, muchas pautas que establecer, para evitar que el nuevo contexto signifique la implantación de una anarquía laboral en el Puerto de Montevideo.

¿Qué significa en este momento la realidad de la nueva ley vigente?

El Puerto de Montevideo ha obtenido su logro más importante en establecer, a raíz de esta ley, la aplicación del sistema de estiba única, es decir, personal del mismo origen y con un único mando, tanto en el buque, en tierra, como al costado del mismo.

Para ello no era necesario promulgar una ley, sino que se podía haber logrado por vía de decreto, con una simple modificación normativa en la reglamentación de la Administración Nacional de Puertos. Pero tenemos que ser muy claros, muy concretos en decir que el Puerto de Montevideo no ha variado en la medida que se pretende establecer en comentarios, muchas veces por parte de gente que no conoce el tema, y también por parte de otros que son directamente interesados en que así parezca.

El Puerto de Montevideo ha mejorado, sin ninguna duda, pero sólo en algún concepto. Como primera medida digamos que se ha aplicado al trabajo portuario el régimen laboral nacional, lo cual permite una rebaja tremendamente importante en los costos sociales.

A modo de ejemplo, en cuanto al sistema de licencias, que en el régimen general es de 20 días por año, es decir de 1.6 por el mes de trabajo laboral, en la normativa anterior de la estiba, cada 60 horas realizadas se generaba un día de licencia. Eso evidentemente disminuye los

costos respectivos prácticamente de un 30% a un 8' ó 10% aproximadamente.

Si bien este rubro se ve favorecido, ello no es el resultado de una mejora operativa, sino el mero resultado de la aplicación de normas claras al respecto.

Con referencia a los feriados, la última ley de licencia para la estiba establecía que todo aquel obrero que trabajara 10 días antes ó 10 días después de un feriado nacional no laborable -que son cinco en nuestro país- percibía un jornal como beneficio. Al aplicarse el régimen general de legislación laboral, ese beneficio extraordinario desaparece y solamente percibe el jornal extraordinario, aquél que realmente trabaja en el día feriado.

Ese también es otro impacto importante en cuanto a rebaja de costos, lo cual tampoco significa que haya mejorado la operativa portuaria, sino que se ha mejorado en razón directa a pagar menos, a aportar menos, sin que ello signifique tener mayor rendimiento.

Yo creo que el país entero, cuando pensó en una reforma portuaria, lo hizo en la medida de poder brindarle mayor actividad, mayor desarrollo y una mayor productividad en los cometidos. No es sólo rebajando salarios y haciendo menos aportes que se puede mejorar la eficacia de los puertos.

Para ello se debería contar con un sistema de productividad bien remunerado y con controles efectivos, a efectos de poder brindar, en la faz operativa de cada buque, el mayor rendimiento posible, con menores costos y sin desmembrar el aparato económico que el país tiene, salvaguardando no sólo las aportaciones legales, sino también los propios ingresos de cada obrero.

Si analizamos en forma pormenorizada la situación que ésto conlleva, tenemos que decir que el puerto de Montevideo no ha aumentado su capacidad, ni de recepción, ni de salida de playas. No debemos olvidar que en este momento estamos teniendo una condición un poco híbrida: hay un sistema de operativa privada, pero sujeto al contralor de la autoridad pública, -en este caso la Administración Nacional de Puertos-, lo que limita las condiciones operativas. Esta situación resulta claramente en lo que hemos manifestado en varias oportunidades en cuanto a que la ineficiencia del Estado (meridianamente demostrada a lo largo de muchos años), hoy se pretende cargar sobre los operadores privados. En otras palabras, se pretende cambiar al responsable de la inoperancia.

¿Por qué decimos esto? Porque el sector privado, si bien podrá hacer el mayor de los esfuerzos, brindar la mayor capacidad de sus conocimientos e inclusive disponer inversiones muy onerosas en equipamientos, no obtendrá los resultados esperados debido a que los elementos de movilización de escalas, como ser grúas y utilajes en los muelles, así como los controles de rambla y de balanzas, son realizados por la Administración Nacional de Puertos. Este complejo mecanismo nos va a llevar inexorablemente a que el esfuerzo de la actividad privada vaya muriendo lentamente, asfixiado por la inoperancia de la actividad pública.

Lo dicho no significa que estemos en contra de los controles del Estado, sino que tenemos que tener muy clara visión de que el mismo, cuando controla, tiene que adecuarse a la situación de la actividad que se está desarrollando y en la cual interviene, manteniendo los niveles salariales e idéntica capacidad operativa que la contraparte privada. A modo de ejemplo, no podemos pretender que un individuo que controla, gane cinco veces menos que lo que está ganando el que está ejecutando la operación.

Por otro lado, no debemos olvidar la necesidad imperiosa de establecer pautas claras y definitivas en cuanto a la actividad laboral, así sea en materia salarial, de aportes legales, etc. Si esto no acontece, se reiterarán situaciones lamentables, como la que sucedió en la década del treinta, cuando el Centro de Navegación Transatlántica, institución que controlaba toda la

operativa de la estiba del Puerto de Montevideo, se vio obligada a solicitar al propio gobierno la implantación de la antigua CASE, en la cual se establecieron las bolsas de trabajo.

Lo más importante es que los Poderes Públicos deben tener debida conciencia y ser atentos vigilantes de no permitir que suceda lo que en la jerga se llama "nido de ratas", es decir que algunos individuos, aprovechándose de la necesidad laboral y siendo EXPLOTADORES del hombre, lo utilicen ganando cifras mayores de lo que realmente les corresponde. Es perfectamente razonable que toda la actividad comercial merece tener un beneficio, pero no a costa de malos salarios y peores condiciones de trabajo.

El beneficio debe surgir como resultado de la profesionalidad y eficiencia operativa, siendo para ello necesario la conjunción del esfuerzo de cada uno de los actores, lo que permite crear una competencia leal que es, sin ninguna duda, la meta buscada.

Pero en todo este camino de transformación se debe tener mucho cuidado de no extralimitarse y perder de vista el contexto de las cosas, porque evidentemente "el mundo es redondo" y todo puede volver a su lugar de origen, es decir a lo indeseado, por lo que en cuanto me es personal, considero que las autoridades del gobierno deberían tomar precauciones muy claras en este sentido.

Con referencia al resto de la actividad portuaria, en especial el aspecto marítimo, la Administración Nacional de Puertos no ha mejorado absolutamente nada. Por el contrario, ha sido la actividad privada la que se ha preocupado en tal sentido. A vía de ejemplo la Empresa Reyta ha incorporado un remolcador de excelentes características, el cual está brindando un apoyo interesante, y ha intentado incorporar un nuevo elemento para operaciones de remolque en el Puerto de Montevideo.

En cuanto al contexto general, diríamos que se ha mejorado en parte, por una sencilla razón; antes, el SUANP, sindicato perteneciente a la Administración Nacional de Puertos, manejaba la operativa al costado del buque y hoy esa operativa se realiza con personal de las propias empresas. Esa fue una de las conquistas más importantes de una larga prédica a lo largo del tiempo. Asimismo, ahora podemos elegir libremente a los guincheros (para trabajar con los elementos mecánicos del buque) y gangos, nombrándose a aquellos que cada operador entienda son los de mayor capacidad.

Finalmente debemos tener en cuenta que se aplican normas de sanciones directas, que anteriormente no se prevenían. En el proyecto que el Centro de Navegación realizó y presentó ante el Poder Ejecutivo y ante el Poder Legislativo, se establecía claramente el poder de selección del personal, así como el poder de sanción por parte del empleador.

Todos esos hechos son los que realmente nos están dando una pauta de cambio, cambio que pudo haber sido realizado sin necesidad de una ley que demoró 18 meses para ser aprobada, y que en el contexto general de la actividad, no ha sido el real reflejo de lo que se quería. No debemos olvidar tampoco que el país gastó dieciséis millones de dólares, a los efectos de eliminar las bolsas de trabajo, y hoy casi el 80% de todo el personal que percibió cifras entre los veinte mil y treinta y siete mil doscientos dólares, está trabajando nuevamente en el Puerto de Montevideo, porque los conocimientos no se pueden improvisar, ni tirar a la calle por más que medie una disposición legal.

En estos temas entonces, el Puerto de Montevideo ha tenido un pequeño cambio, pero, si no hay pautas claras y definidas, se podrá volver en muy poco tiempo a sufrir los avatares del pasado y sus consecuencias. Deseamos que esto no suceda, que se hagan las cosas correctamente, y se tome debida conciencia de lo que significan los puertos de la República, para que una vez que logremos todo esto, podamos decir realmente que el Uruguay dispone de puertos

adecuados y en condiciones.

Tampoco podemos olvidar la circunstancia de seguridad de la navegación, cuando en el Puerto de Montevideo hace mucho tiempo que no se hace un dragado efectivo, adecuado a las exigencias que los buques de la actualidad están reclamando. Muchas veces hemos dicho que el Puerto de Montevideo ha perdido su capacidad física y que el país no está en condiciones económicas de hacer ampliaciones. En la década del cincuenta, el Puerto de Montevideo recibía buques con promedio de 135 m de eslora y ahora estamos hablando de 180 a 200 m de eslora, por lo cual evidentemente la capacidad física del puerto disminuyó en forma muy importante.

Los dragados deben ser efectuados con mayor rapidez y eficiencia; se deben volcar valores importantes en el mismo.

Uno de los problemas más importantes que el Puerto presenta en la actualidad, radica en que todo el ambiente marítimo nacional y extranjero está en este momento a la espera de una nueva tarifa portuaria, que no sabemos cuál será. Esa tarifa nos va a dar la pauta real sobre si la reestructura del puerto ha sido beneficiosa o perjudicial.

¿Y por qué decimos esto? Sencillamente porque si tomamos en cuenta que al 4 de Mayo de 1992 (fecha en que entró en vigencia la nueva ley de puertos), el costo de una operación, por decir una cifra, era cien, se supone que luego de una reestructura que es para mejorar, ese costo debería ser ochenta y cinco y no ciento veinte. Si sucede esto último es evidente que la reestructura no ha cumplido con los objetivos para los cuales se llevó a cabo.

De acuerdo a los comentarios que en estos momentos se están realizando, la tarifa portuaria tendrá distintos contenidos; se van a establecer pautas de pago por hora en los muros y costos de entrada a los buques; de ser así se van a incrementar en forma muy considerable los costos de toda la operativa y entonces creo que el resultado final será negativo, porque, reitero, entiendo que cuando se hace una reestructura, es para beneficio y no para perjuicio de los involucrados.

Si el Puerto de Montevideo no asume la real condición de su entorno geográfico y económico, y no se modifica sustancialmente, podrá a lo sumo ganar 1, 2 o 3 horas en la operación de un buque; pero en razón directa a los bajos tonelajes que aquí se mueven, si no tenemos clara visión de que los costos de Montevideo no deben superar los costos de los puertos de la zona, evidentemente estaremos cayendo en una situación mucho más seria y mucho más grave que la que teníamos antes del 4 de mayo de 1992.



INDUSTRIA NAVAL

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE BUQUES

por el Capitán Dimitrios Linas Konduli

El autor de este artículo, es ciudadano legal uruguayo, nacido en Grecia. Cursó la Escuela Naval y realizó el servicio militar obligatorio, como Oficial de la marina de guerra, en su país de nacimiento.

Se inició en la actividad naviera como Oficial de la Marina Mercante en buques de ultramar, habiendo alcanzado el título de Capitán.

Desde 1975, ha actuado en el grupo TSAKOS, desempeñándose sucesivamente como Superintendente de Flota, Gerente del Departamento de Operaciones, y Gerente de la Oficina de Nueva York para la supervisión y operación de los buques de la compañía, en la zona del Caribe hasta Canadá. A partir de 1981, hasta la actualidad, ocupa los cargos de Representante del Accionista y del Grupo TSAKOS en las inversiones en Uruguay y América del Sur, y Director/ Gerente de TSAKOS Industrias Navales S.A. y TSAKOS Astillero y Varadero del Cerro - Salden S.A.

No son muchas las oportunidades que tenemos para transmitir nuestras experiencias, opiniones e inquietudes. Por eso es que deseamos agradecer a la Directiva de la Revista del Club Naval por la iniciativa de incluir en su prestigiosa publicación el tema arriba mencionado.

CONSTRUCCIONES NAVALES

Para los que no están relacionados con nuestra actividad, les podemos comentar a título de ejemplo que la *industria naval* se puede comparar conceptualmente con la "*industria automotriz*", tal como se puede apreciar en el siguiente esquema.



La rama de construcciones navales tiene como definición la elaboración y entrega de un producto que es el "buque", tarea generalmente compleja para buques de ultramar con tecnología avanzada, de acuerdo con las exigencias y reglamentaciones de organismos internacionales.

El valor agregado (mano de obra) en la construcción naval pasó paulatinamente de la artesanía de la época de los cascos de madera y de hierro remachado, a procesos de corte y soldadura automatizados, utilizando materiales de alta calidad con menores espesores y mayor resistencia.

Como consecuencia de esos avances, se ha logrado un mejor equilibrio entre menor tiempo de ejecución/costo y mejor calidad del producto (buque).

Las plantas propulsoras, de energía eléctrica, equipos de comunicación, navegación, carga y descarga, han tenido un mayor avance tecnológico pasando de las máquinas a vapor a las de combustión interna, y a continuación en plantas totalmente automatizadas, justificando las inversiones por la mayor seguridad y ahorro en el costo operativo del buque (menor tripulación, mantenimiento, etc.).

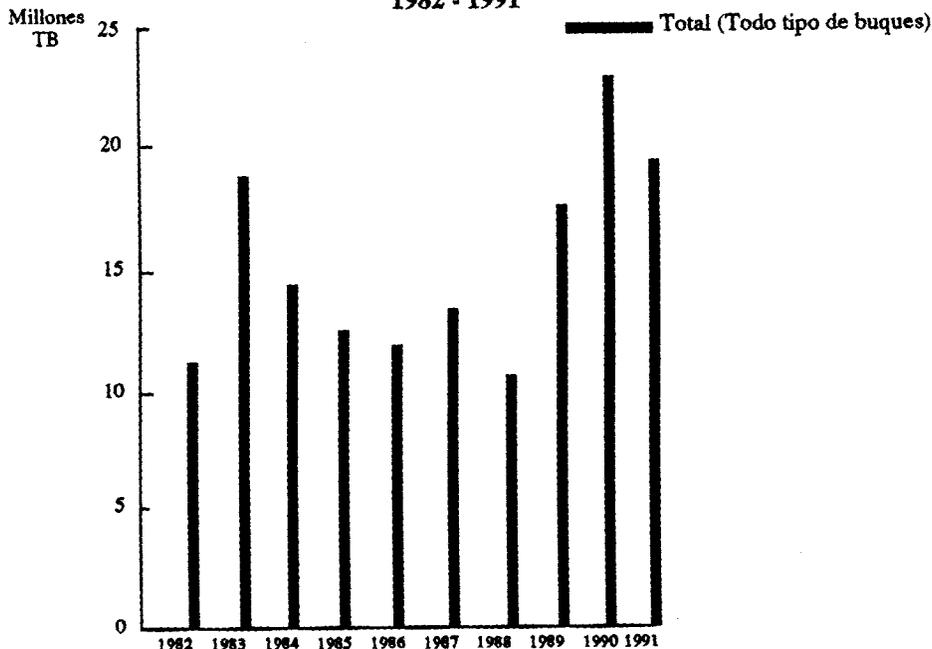
La protección del medio ambiente ha tenido también influencia en la construcción naval, tanto en la división de los espacios de los buques como en el equipamiento de seguridad, procesamiento de residuos, etc.

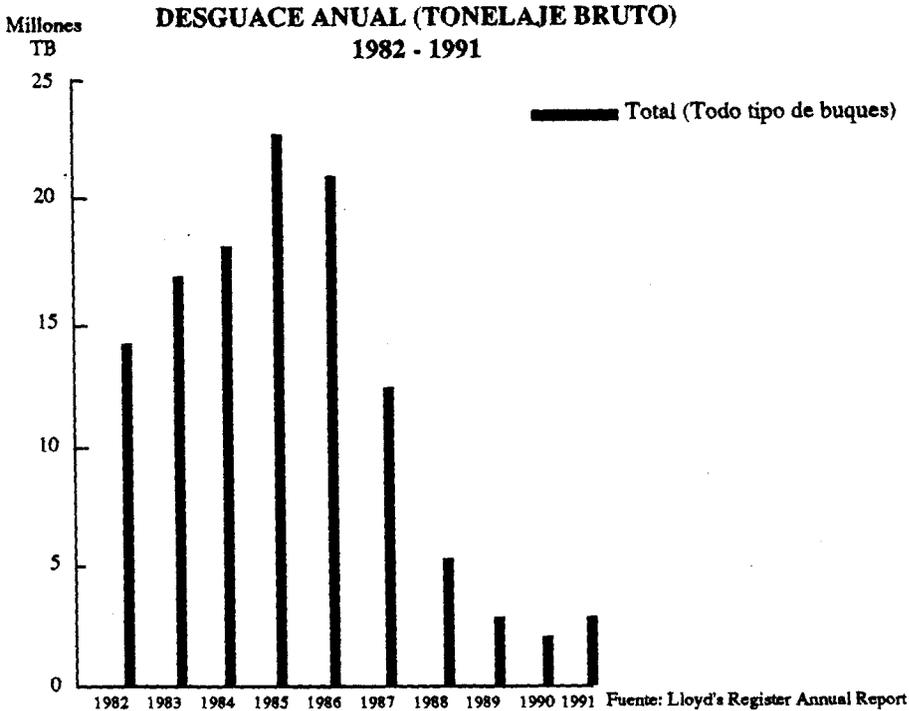
Los factores principales que inciden en la demanda de construcciones navales son: a) vida útil de los buques que están en servicio, b) cambios en la modalidad del transporte (contenedores, transporte de productos químicos, ro/ro, etc.), c) nuevas reglamentaciones de seguridad y medio ambiente, d) avance tecnológico que obliga a los armadores a renovar su flota para competir en el mercado.

En las gráficas que detallamos a continuación, se puede apreciar que a causa de la recesión de la década del 80, han quedado fuera de servicio y se desguazaron buques de más de 100 millones de toneladas brutas, generando la necesidad de sustituir parte de los mismos durante el mismo período de recesión y con un aumento a favor de nuevas construcciones en los años 1988/91 acompañando la demanda adicional del mercado.

SOLICITUDES DE CONSTRUCCION ANUALES (TONELAJE BRUTO)

1982 - 1991





La recesión de la década de los 80 obligó a la industria naval a reducir su capacidad y en algunos países a desaparecer completamente. A su vez los avances tecnológicos afectaron la capacidad de trabajos (número de trabajadores a porcentajes mayores, como se puede apreciar en la tabla).

	PERSONAL		% CAMBIO	CAPACIDAD DE CONSTRUCCION		% CAMBIO
	'000s	1988		'000 BRUTO	1988	
Bélgica	7.3	2.3	- 70	355	355	0
Dinamarca	13.4	7.0	- 48	635	584	- 8
Francia	32.5	6.8	- 79	849	270	- 68
Alemania	47.3	14.8	- 69	2.224	1.471	- 34
Grecia	7.4	5.0	- 33	692	692	0
Irlanda	1.0	0	- 100	61	0	- 100
Italia	22.4	9.5	- 58	869	539	- 38
Holanda	20.9	3.5	- 83	1.115	210	- 82
Portugal	6.4	4.4	- 31	890	890	0
España	38.8	20.4	- 47	1.104	836	- 24
Reino Unido	47.2	8.9	- 81	2.429	756	- 69
Finlandia	18.0	9.4	- 48	600	460	- 23
Noruega	18.5	3.5	- 81	603	121	- 80
Suecia	23.6	0.6	- 98	2.202	380	- 83
Japón	175.0	55.0	- 69	7.000	3.508	- 50
Corea	48.5	50.0	+ 3	1.430	2.770	+ 94
Este Europa	304.7	96.1	- 68	14.679	7.563	- 48
TOTAL	528.2	201.1	- 62	23.109	13.842	- 40

Fuente: Marine Log

En nuestro país, aunque tradicionalmente la orientación fue agrícola-ganadera, existieron desde décadas atrás actividades relacionadas con la construcción naval.

Dichas actividades, en general, fueron en base a iniciativas privadas y llegaron a competir a nivel regional e internacional. Su desarrollo estuvo sujeto a las reglas del mercado interno y regional sin apoyo o a políticas gubernamentales. Mientras tanto en los países vecinos y a nivel internacional, se aplicaban criterios y políticas de protección y subsidios para crear nuevas industrias de construcción naval o desarrollar las existentes.

Tan sólo como un ejemplo, debemos destacar que en la época del inicio del plan de pesca, prácticamente la totalidad de la flota pesquera fue construida en Argentina, algunos barcos en Brasil y casi ninguno en Uruguay. Razón: créditos otorgados por los gobiernos que financiaban el total necesario.

No siempre es necesario establecer subsidios o medidas de protección para desarrollar una industria. Existen otras alternativas para incentivar o acompañar la iniciativa privada, como ser pautas y reglas de juego para invertir, distribución de la demanda interna y necesidades del país a través de sus organismos estatales, creación de fondos para financiar los proyectos a un costo razonable, devolución de impuestos en base de la organización de fuentes de trabajo, generación de divisas, etc.

A veces el simple reconocimiento de esas iniciativas privadas por parte de las autoridades, también puede incentivar a los empresarios a continuar con sus esfuerzos para el desarrollo de sus empresas y la industria en general.

Hoy en día la industria de la construcción naval en Uruguay está paralizada, pero existe la infraestructura y lo que ha quedado de la mano de obra calificada. Está transmitiendo, en términos navales, el S.O.S. y los integrantes de la misma estamos haciendo todo lo posible para salvarla, pero entendemos que dicho esfuerzo tiene que estar acompañado por el país y su gobierno.

REPARACIONES NAVALES

Es el servicio integral que se presta al buque. La reparación naval por su naturaleza (servicio) es mucho más compleja que la construcción naval. Una de las diferencias más destacables con esta última es que el factor humano es muy importante. Si bien la industria de reparaciones navales tuvo que acompañar el avance tecnológico de los buques, modernizando sus talleres, diques y demás instalaciones con equipos, máquinas y herramientas adecuadas, las mismas siguen siendo utilizadas por el personal que pasó de los artesanos de décadas atrás a personal altamente calificado para participar en inspecciones, reparaciones y mantenimiento del barco en todas sus dimensiones, plantas propulsoras totalmente automatizadas, equipos de tecnología avanzada, tratamiento de superficies, aplicación de pinturas de gran duración y resistencia, etc.

Si bien hay trabajos que se repiten, nunca se transforman en rutina. Cada barco es diferente o si es gemelo, el armador es diferente y si coinciden ambas cosas, la persona encargada para dirigir los trabajos es diferente. Por lo tanto cada trabajo es un desafío y siempre los resultados dependen de la creatividad y responsabilidad del factor humano.

Por lo expuesto la calidad en la reparación naval es un factor con un gran tono de subjetividad. Aquí se incluye no sólo el propósito de demandar un servicio cada vez mejor sino, además, que el astillero, como un todo, incluyendo a la gerencia, alcance niveles de calidad cada vez más elevados.

El armador y sus representantes no están durante todo el tiempo que dura la reparación tratando con las altas jerarquías del astillero. Frecuentemente se llevan a cabo múltiples contactos con empleados de menor jerarquía. Resulta imprescindible, entonces, que todos los integrantes estén comprometidos en el esfuerzo de ofrecer un servicio de calidad creciente. Por tal motivo debe generarse una cultura empresarial adecuada al logro de los objetivos empresariales, incluso a los de carácter social.

El plazo es otro factor que, en muchos casos, es decisivo. Aquellos armadores cuyos barcos generan altos ingresos diarios desean que el período de reparaciones sea el más breve posible. Por ello, muchas veces basan su decisión de seleccionar el astillero al que enviarán su buque, considerando el tiempo en el que se les promete hacer entrega de su unidad reparada.

En general, en los países desarrollados las interrupciones de trabajo por huelga no existen. En los países subdesarrollados, sin embargo, suelen ocurrir generando pérdidas de clientes y a veces de mercados y como consecuencia, pérdidas de fuentes de trabajo.

Finalmente, el costo de la mano de obra es un factor de enorme relevancia en el monto final de las reparaciones porque los trabajos a realizar no están, obviamente, tan automatizados como los que se realizan vinculados a una nueva construcción.

La posición geográfica de los astilleros de reparaciones navales entra también en consideración por el costo de desvío del buque. Por eso es que generalmente los astilleros que están situados en regiones de comercio desarrollado, tienen más posibilidades de trabajo por el tráfico de buques y el menor costo de desvío.

Si el mercado de las reparaciones navales se amplía, puede concluirse que las diferentes regiones del mundo esperen un incremento de la carga de trabajo en sus respectivos astilleros. A este respecto es interesante apreciar el cuadro que han preparado Drewry Shipping Consultants Ltd. en relación al pronóstico de cómo las diferentes regiones del globo participarán en la captación de la demanda.

Pronóstico de participación en el mercado de las reparaciones navales por región (%)					
	1985	1988	1990	1993	1995
N. América	5.4	4.5	4.4	4.4	4.4
N. Europa*	31.4	23.7	24.4	24.4	24.4
S. Europa*	15.9	19.5	17.9	17.3	17.0
SE Asia	6.0	13.5	14.0	15.0	15.5
Japón	19.5	13.7	13.9	13.9	13.7
Lejano Oriente	8.1	10.3	10.8	10.0	10.2
Medio Oriente	0.7	2.0	2.1	2.5	2.6
Resto del Mundo	13.0	12.7	12.4	12.4	12.3

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd.

* El pronóstico antes mencionado fue realizado al fin de la década del 80, por lo tanto no se tuvieron en cuenta los cambios realizados en los países del Este, en los que hoy día sus astilleros por falta de demanda interna, compiten en el mercado internacional a precios y condiciones muy convenientes para los armadores. Por lo tanto se prevé un mayor porcentaje de participación en el mercado de las regiones norte y sur de Europa, disminuyendo en consecuencia los porcentajes de las demás regiones.

Muy simplemente, los señalados son los factores más comúnmente considerados por el armador para su toma de decisiones. El análisis de cada uno individualmente, y la combinación

de todos ellos nos permiten comprobar lo difícil que es prever como actuará en cada caso el armador. El mundo y los comportamientos económicos de los países evidencian que cada vez los cambios son más rápidos. Por ello, las decisiones pasadas de los armadores son solamente una guía o una base para empezar a razonar. Pero no garantizan que pueda preverse cómo tomarán sus decisiones.

LA INDUSTRIA NAVAL EN URUGUAY

Por la posición geográfica de nuestro país y de nuestro puerto principal, siempre hemos tenido una participación muy activa en el mercado de las reparaciones navales.

Los resultados a través de los años a nuestro juicio, se pueden considerar positivos. Los astilleros y talleres de reparaciones navales en Uruguay, han prestado servicios a flotas pesqueras, buques de cabotaje y fluviales, buques de ultramar, llegando a realizar con éxito trabajos de gran envergadura.

Hay empresas que luchan para mantener su competitividad y prestigio a nivel internacional y han hecho inversiones importantes adaptando sus instalaciones e infraestructura a las exigencias y demanda del mercado. Tsakos Industrias Navales es una de ellas; ha incorporado hace 3 años un nuevo dique flotante de 20.000 toneladas de levante, que permite atender buques de hasta 75.000 toneladas (peso muerto) y nueva maquinaria y equipos. Todo eso en combinación con una completa organización y capacitación de su personal localmente y en el exterior, que ofrece a los armadores una alternativa con ciertas conveniencias para entrar y reparar en el Puerto de Montevideo.

En estos casos la entrada de un buque no es sólo el trabajo directo que se realiza en la reparación, sino todo lo conexo con la estadía del buque (provisiones, agenciamiento marítimo, uso de los servicios portuarios, compras y gastos generales de la tripulación, etc.). Considérese el efecto multiplicador de todo esto.

De los elementos que se deben mencionar como positivos en el Uruguay para una armador que viene a reparar en el Puerto de Montevideo, es la gran facilidad aduanera al tener el sistema de "mercadería en tránsito para consumo de buques" que le permite traer todo tipo de repuestos y material necesario para esa reparación, sin necesidad de pagar arancel alguno.

Como desventaja frente a otros países, ocurre que para muchos servicios portuarios debe dependerse de terceros, estando los mismos al presente en manos estatales, y en los que el servicio al buque a reparar se halla en el último punto de la escala de prioridades.

Además debemos agregar, que en lugar de tener una tarifa promocional, el servicio de remolcador, como en una época lo tuvo, hoy tiene un recargo, una penalización.

Esperamos que con la reestructura del puerto a través de la privatización, estos inconvenientes se puedan corregir.

Por otro lado, el acceso a líneas de crédito estatales en condiciones internacionalmente competitivas, que permitieran al reparador financiar reparaciones de gran volumen, sería una cosa que atraería más clientes.

Es evidente que el responsable del crédito sería siempre el reparador, pero le permitiría tener un capital de trabajo que ampliaría la posibilidad de competir en un mercado internacional, que ya de por sí es sumamente exigente, no sólo en condiciones de calidad sino en formas de pago.

Concluyendo: Montevideo es un puerto que tiene el potencial humano y de instalaciones

necesario para la realización de grandes reparaciones y en mayor número, pero aún necesita poder adaptarse a la creciente competitividad internacional. Para alcanzarlo, entre otras cosas, le hace falta una mayor estabilidad, comprensión laboral, que permita cumplir con las obligaciones en tiempo, así como también que las autoridades competentes en la materia, demuestren mayor interés en acompañar el desarrollo necesario para mantenerse en competencia.



PENSAMIENTO NAVAL HISTÓRICO Y CONTEMPORANEO

“...Encauzando nuestra política exterior, hacia una política marítima, podemos fortalecer nuestro poder naval, con alianzas de los países de ultramar, que estén más íntimamente ligados al nuestro por intereses económicos, comerciales y financieros. La formación de una Marina Militar, debe responder a una necesidad política; su construcción y características, a un plan cuidadosamente elaborado. En Marina, nada debe dejarse a la improvisación. Hacer Marina no significa comprar buques, lo mismo que un montón informe de ladrillos no constituye una casa. Todo el esfuerzo económico que el país haga por la Marina Militar debe destinarse exclusivamente con vistas al combate, para cuando llegue el momento de la batalla, poderle dar al pueblo, en forma de una victoria decisiva sobre el adversario, la recompensa por el apoyo que prestó a su creación y sostenimiento...”

....El submarino por sus características especiales y por las modalidades de empleo que puede desarrollar en su acción táctica, hace que sea el arma preferida por las pequeñas potencias marítimas...

...La importancia del submarino como componente de nuestra fuerza naval se acrecienta si analizamos, aún a grandes rasgos, los delineamientos generales de nuestra política internacional. Nuestro país, no tiene territorios irredentos y el volumen y actividad de nuestro comercio exterior, no hace prever, por ahora, que se levanten contra él los peligros de la guerra.

Por otra parte, nuestros gobiernos han proclamado en forma que no admite dudas, el propósito de vivir en paz con el mundo, comprometiéndose a no intervenir en las rivalidades internas o externas de los otros y a llevar a tribunales internacionales las diferencias que se susciten en las relaciones con los otros países.

Esta declaración de neutralidad y de renuncia de la guerra como instrumento político, debe estar respaldada por la fuerza si no queremos llamarnos a engaño. El permanecer neutral o entrar en la guerra no es privilegio de un partido político ni de gobierno alguno. Factores, muchas veces imponderables que escapan a los políticos más sagaces, pueden, si las circunstancias lo determinan arrastrarnos a la guerra...

....Es necesario prever, que sumimos, cuando el daño sea irreparable, en profundas meditaciones. Clausewitz, ha dicho que la guerra es un verdadero camaleón.

Posiblemente, la nueva guerra tenga modalidades totalmente diferentes a la pasada. Nuestro país tiene en el arma submarina, la oportunidad de poseer una fuerza defensiva -una 'fleet in being'- es decir, una fuerza en potencia, capaz de lanzarse a la ofensiva si las circunstancias así lo exigieran...”

Extractado del trabajo “Contribución al estudio de nuestro problema naval. El submarino como integrante de nuestra fuerza naval” del Teniente de Navío Américo Dentona. Montevideo S/F.

LA EMPRESA PESQUERA NACIONAL ACTUALIDAD Y PERSPECTIVAS

por el Capitán de Navío (CP)(R) Luis Alberto Calagüí Hernández

El autor egresó en 1962 de la Escuela General Matías de Yrigoyen de la República Argentina, donde cursó como becado en la especialidad Prefectura.

Durante su desempeño profesional, prestó servicios en distintas unidades que cimentaron su formación como Técnico en Seguridad Marítima, habiendo integrado el Banco de Expertos de la Organización Marítima Internacional. En 1978 obtuvo el título de Experto de Comercio Internacional, especialidad que ha desarrollado desde entonces.

De sus últimos destinos se destacan el Curso de Altos Estudios Nacionales realizado en el Instituto Militar de Estudios Superiores en 1989 y el de Director de Seguridad Marítima, desde donde pasó a retiro voluntario en enero de 1992.

Desde entonces desempeña la Vice-Presidencia de TANEL S.A., empresa que actúa como administradora de buques pesqueros, y la Presidencia de ANILANCO S.A., empresa creada y constituida en enero del corriente, para actuar como operadora portuaria.

Recientemente ha sido designado por el Poder Ejecutivo como Director Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

A LOS LECTORES

El presente trabajo, independientemente de su modestia, pretende por sobre todo brindar un reconocimiento y agradecimiento a quienes lograron contagiarnos de optimismo y esperanza al iniciar este despertar del sector que ha significado el Plan Pesquero, el que ha tenido en su creador, el Sr. C/N Walter U. Pérez, su mejor y más fiel exponente.

Lleva además la intención de estimular a continuar con el plan y el deseo que sea un humilde aporte a la reformulación y superación del mismo, que debe aún contribuir y mucho al crecimiento tanto económico como ocupacional, logros posibles pero todavía inconmensurables, ya que dependen de cuanta imaginación se ponga al formular un modelo adecuado a nuestros potenciales.

SITUACIÓN ACTUAL

Del Plan de Pesca

La década del 80 encontró al Uruguay cumpliendo un rol "modelo" para el área de influencia internacional de la FAO, como consecuencia de la ponderación que, el organismo de Naciones Unidas otorgó al Plan de Pesca. Por primera vez en el mundo en desarrollo surgía un país ejecutando una política pesquera que fundamentalmente, no sólo aparecía logrando un gran crecimiento en el sector pesquero, sino que además, establecía y obligaba a una correlatividad entre las capacidades de captura y las capacidades de industrialización, condi-

cionando así el crecimiento de ambas.

Por otra parte los requisitos establecidos para las capturas por las exigencias de los nuevos mercados, hicieron que el país pasara a tener una flota equipada con tecnología a nivel con la oferta mundial. Esto suministraba al pescador un buen caudal de información acerca del recurso, aumentando considerablemente la capacidad de captura, así como también los dos males consecuentes no deseados, "la depredación" y "el descarte".

Los recursos que se autorizaba y que tenían demanda eran, fundamentalmente en la pesca costera y media altura, la corvina, pescadilla y la anchoíta.

La artesanal costera se complementaba con lacha, brótola, lisa, pejerrey, etc. En la altura el objetivo era la merluza, un poco de calamar y mucho menos de pargo.

De la selección de los recursos

La necesidad de obtener rápidamente mercados para la colocación de la producción industrial pesquera, condicionó la capacidad negociadora del exportador, quien debió resignar por falta de antecedentes y por apremios económicos la posibilidad de ampliar la oferta de productos. Así pues debió tomar como elementos de promoción para la penetración de mercados, los productos más caracterizados, cotizados y reconocidos a nivel internacional como la corvina, pescadilla y merluza, que coincidentemente eran los recursos más abundantes con que contaba el mar territorial uruguayo.

No obstante, existen otras especies con potenciales dignos de consideración comercial de las que oportunamente se intentó su explotación cuando las circunstancias económico-comerciales hicieron atractiva su captura. Se destacan en este sentido el calamar y el atún, este último con una relativa explotación que aún hoy se mantiene aunque no con el logro de los resultados que sería de desear, y la anchoíta que se ha explotado para la fabricación de harina, pese a que la FAO ya había reconocido la opción industrial del salado y la "anchoa uruguayana" como el producto final.

No obstante los controles, el producto pesquero uruguayo no califica como de lo mejor a nivel demanda del norte, dada la contaminación bacteriana que se produce indefectiblemente al traer la captura enfriada y conservada varios días con hielo. Los índices bacterianos se aproximan al margen máximo admisible.

El boom pesquero

Con incertidumbre en lo que al logro final se refiere pero a la vez con perseverancia y claridad de conceptos, se concibió e implantó el Instituto Nacional de Pesca, que dinamizó el sector y logró un atractivo inversor y ocupacional rompiendo el estatismo general.

Se inició así una etapa de conducción con repercusiones positivas pocas veces vistas y alcanzadas en el país. Las dudas desaparecieron a la luz de resultados de investigaciones, que confirmaron la existencia potencial de recursos que justificaban la formulación de un plan de acción para el sector.

Los recursos privados se interesaron en participar en este desafío industrial.

La investigación biológica se realizó ordenadamente contándose con el apoyo de la FAO y la colaboración de varios países.

Las informaciones se diseminaron abiertamente, el sector creció y el país contó con un

nuevo integrante en su balanza comercial que llegó al máximo de sus resultados en 1987, exportando alrededor de U\$S 83.000.000, aproximadamente el 6% del total de las exportaciones del país.

Se logró romper la indiferencia con que generaciones enteras miraron el entorno marítimo y sus recursos, influenciados por un hábito alimenticio de carnes rojas y la comodidad de un trabajo en tierra, todo lo que, no sólo atrofió la aptitud marinera sino que además, impidió la concreción de un mercado de consumo interno, condición que como país ribereño debíamos poseer.

De la industrialización

El "Plan de Pesca" se definió claramente por la opción de industrialización en tierra buscando dar al producto el mayor valor agregado posible así como desarrollar un mercado ocupacional con sostenida demanda de mano de obra, importante para el mercado de empleos.

De esta forma, desde el inicio, la conducción pesquera optó por la no incorporación de buques fábrica, con la sola excepción del Río Solís que a la entrada en vigor del Plan ya pertenecía a la flota nacional y que permaneció operando hasta la fecha.

La instalación de plantas pasó a tener prioridad en la ejecución, por lo que, y como forma de acompañar al desarrollo del Plan, se estableció la pauta de no conceder permisos de pesca, hasta tanto se produjera en las plantas una demanda de captura insatisfecha, asegurando la colocación de la nueva captura. Así se correlacionaban ambos elementos y recién cuando la flota aseguraba el abastecimiento de materia prima a la capacidad industrial instalada, se posibilitaba la instalación de otra fábrica.

Esto hizo que algunas plantas, desde el comienzo, plantearan la necesidad de tener sus propias unidades pesqueras y formularon proyectos integrales a los que más tarde completaron agregando el ciclo de comercialización. De ellos los más notorios son Fripur y Astra.

Aquellos que no tuvieron una flota suficiente debieron, Inape mediante, acordar el aprovisionamiento de la captura con los independientes.

La actividad industrial creció sistemáticamente, logrando en 1981 su máximo nivel de ocupación de capacidad instalada con un promedio del 55% de la misma. Se procesaron 81.225 toneladas y se exportaron 82.300 (sólo 1.075 ton. de entero), lo que se obtuvo de una captura total de 147.000 toneladas, con una flota no sólo menor en cantidad de unidades, sino también en capacidad de bodega, compuesta por buques de 27 a 30 metros de eslora y de 75 a 100 toneladas de bodega cada uno.

Al iniciarse el desarrollo pesquero las plantas instaladas eran ILPE ex-SOYP; INDUSTRIAL SERRANA S.A. y BARRERE. ILPE tenía una capacidad para procesar hasta 10.000 toneladas, Industrial Serrana 8.000 y Barrere 4.000.

El país en ese entonces exportaba unas 12.000 toneladas en total. Los años finales de la década del 70 vieron la incorporación de 7 plantas nuevas, llevando la capacidad industrial a 22.000 ton/año.

La década del 80 aún incorporará al Plan 7 nuevas plantas que cuadruplicaron la capacidad instalada llevándola a 90.000 toneladas año.

En 1987 se alcanzó el máximo potencial industrial instalado del país de 214.700 toneladas, destacándose el incremento de 25.000 tons. que se adjudicaron en el correr del año.

Comercialización y mercados

El comercio exterior del país al inicio de la década del 80 era aún típico de exportaciones tradicionales, comenzando recién a concretarse su expansión mediante la incorporación de exportaciones de otros productos.

Se buscaba de ese modo equilibrar la balanza de pagos de una economía hasta entonces cerrada y proteccionista.

Apareció la pesca que con una política de incentivos comenzó a participar en el mercado exterior.

Paulatinamente se mejoró la presentación y empaque y el mercado inicialmente restringido, se fue abriendo y mostrando la presencia del producto pesquero uruguayo.

Surgió además en Brasil, una alternativa para la crisis, donde fue posible colocar productos de calidad no calificada para el norte y a un buen precio. Se alcanzó el desafío de poner en las vidrieras consumidoras del mundo el producto nacional y pese a la falta de experiencia industrial y pesquera se logró penetrar ayudados por política de los reintegros, atraso cambiario alguna vez y el interés que despertaba el nuevo caladero.

Se agregó también la interesada venta de tecnología y equipos, que, crédito mediante, siempre posibilitan dejar una puerta de mercado abierta hasta lograr cobrar su equipamiento.

Todo esto creará una distorsión en el razonamiento del nivel empresario pesquero, que no alcanzará a dimensionar hasta que sea tarde para ver las consecuencias.

Algunas causas que hacen al agotamiento del Plan Pesquero

- Causas económicas.

Al desaparecer el proteccionismo que circunstancialmente benefició a la producción pesquera aparecieron los primeros síntomas de la falta de protagonismo económico del proyecto industrial.

Se perdió la capacidad de repago, se perdieron mercados por doble falta de competitividad, ya sea calidad y/o precio, y se inició la etapa de la refinanciación bancaria y la residual de intereses.

El descreimiento ganó el sector; se sucedieron ventas, moratorias y quiebras. Sólo sobrevivieron los que con ganas, imaginación y lucha hicieron su calvario, evitando el cierre a veces con grandes sacrificios y renunciamientos.

La producción comenzará a arrastrar una carga financiera que será en las más de las veces un excesivo lastre.

Sólo restaba para agudizar este proceso, la falta de ejecutividad del Estado: su reacción tardía fue fatal para algunas plantas que vieron la muerte con el paso del tiempo, es decir con la inactividad.

- Causas sociales.

Los factores incidentes en este sector, aparecieron a mediados de 1984 con una incipiente dirigencia sindical que trataba de ser punta de lanza de reivindicaciones democráticas.

Esto se consolidó durante los años 1985, 86 y 87 constituyéndose en el tiro de gracia al proyecto industrial.

Las demandas salariales a un incipiente proyecto pesquero hicieron insoportable la lucha;

las huelgas se encargaron del resto.

Así pasaron dos temporadas consecutivas donde el sector trabajó solamente el 50% del tiempo real con el 60% de la flota operando, todo lo cual ocupó industrialmente sólo el 35% de la capacidad instalada. Sueldos irreales, combustible y costos operativos caros, y precios internacionales reales, hicieron el resto del acabóse.

- Causas de biomasa.

El mar territorial uruguayo posee algunas particularidades que deben destacarse para comprender mejor la forma, sistema y consecuencia de las capturas que en él se hacen.

En esa zona se da una convergencia de corrientes que lo convierten en un medio sumamente rico en especies, fitoplancton y zooplancton por lo que su hábitat se puede considerar un ecosistema completo con gran disponibilidad de nutrientes.

La plataforma continental tiene un suave declive. Hasta aproximadamente 100 millas de la costa o línea base, se da la coincidencia de que dicha distancia es correspondida por una similar profundidad. A título de ejemplo, la isobata de los 50 metros pasa por un área marítima a una distancia aproximada a las 50 millas de la costa, con las excepciones de algunas fosas existentes.

Luego de las 100 millas de la costa, (inflexiones de la isobata mediante) se entra en el talud continental donde abruptamente la profundidad pasa de los 150/200 metros, a los 1000 en 25 millas y así sucesivamente hasta llegar a los 4000 metros en las 200 millas de la costa, o sea el límite de nuestro mar territorial.

Con este plan de pesca se ha dado la modalidad de capturas en 2 zonas bien definidas a saber:

. el común: en la zona denominada media altura que comprende hasta las 50 millas, donde según vimos hay una profundidad de alrededor de los 50 metros. Las especies son corvina y pescadilla.

. la merluza: se captura generalmente en la zona de altura que comprende el espacio marítimo de las 50 millas de la costa hasta las 100 millas y donde las profundidades llegan a los 150 metros.

Estas zonas, así definidas, no poseen marco de contención alguno para la migración de las especies, pero sí surgen algunas limitantes operativas para los buques.

En general, los buques de media altura no están equipados ni tripulados para incursionar en la pesca de altura, donde las maniobras y elementos de conservación y de seguridad son distintos.

Los buques de altura de 27, 30 y 33 metros de eslora poseen una potencia de máquinas que no les permite "arrastrar" a más profundidad de la de 150/250 metros, ya que se requiere una relación potencia/profundidad de alrededor de 3,5/1. Para arrastrar es necesario dar cable de acero en esa relación con respecto a la profundidad. Es decir que para arrastrar en 250 metros de profundidad, deben darse a la red 875 metros de cable para lo cual se necesita una potencia equivalente.

Los pesqueros que mayoritariamente se integraron al plan son de las esloras mencionadas, en un 90% de la flota, y la potencia de entre los 700 y 900 HP., lo que los inhabilita para operar a mayores profundidades de los 150/250 metros y así ya forzados sus medios.

El fondo marítimo territorial, en las zonas de pesca mencionadas, actúa "acorrallando" al ejemplar, ya que la "cuña" que se forma facilita la captura y persecución del cardumen, una vez detectado el mismo por las ayudas electrónicas que el buque posee. Hay que considerar que una

red puede llegar a tener 5 y 10 metros de altura y que es puesta en el fondo mediante el peso de los "portones" (pesan no menos de 1 tonelada), desde donde el buque arrastra apresando en ese muro que la red tiende, los ejemplares, que, en este caso, viven en el fondo.

Existen algunos pesqueros de más de 40 metros de eslora (en algunos casos llegan a los 60 metros) que poseen potencia de máquinas, cables y portones de mayor peso, que son los únicos que pueden operar en la zona de profundidad mayor a los 200 metros.

Esto los habilita para trabajar en el mar territorial comprendido entre las 100 y 200 millas y en el mar libre internacional.

El medio y la forma de pesca que se detallan anteriormente han traído consecuencias fáciles de imaginar si consideramos que cuanto más "aterradamente" se arrastre mayor es la destrucción sobre la vida del sistema ecológico.

A mayor peso de portones y potencia del buque, más se ara y se mata la vida del fondo, por ello es que resulta fundamental la prohibición de arrastre sobre la costa, o la pesca en pareja de buques que tiran redes de media agua. La defensa a las especies, se la da la profundidad.

Es fácil imaginar una red de 50/100 metros de ancho y de 5/10 de alto desplazándose en el agua, detrás de un cardumen que el buque sigue llevado por las imágenes de la sonda. Cuando dicha red toma contacto con la biomasa, comienza a aprisionar cuanto la compone, ya sea la especie buscada o no. Quiere decir que cuando se detecta un cardumen de merluza y se lo captura, se encontrará una buena parte de poblaciones acompañantes (posteriormente veremos que se hace con ellas).

Por otro lado, es un estilo de comercialización, atender las demandas del mercado al cual está destinado el producto. Así nos encontramos por ejemplo, que el mercado del norte no quiere productos de merluza que salen de piezas de menos de 31 cms. de largo y de un peso aproximado a los 500 gramos. Este es un ideal de medida, pero en un cardumen habrá un gran porcentaje de ejemplares que reunirán esos requerimientos y también los habrá por debajo de los mismos que serán capturados igual. Esto sucede porque la selección que la malla debiera operar, no será tan eficaz debido a la tracción de los cables de acero sobre la red.

Además, la resistencia que le impone la masa capturada, produce un estiramiento de la trama que disminuirá sensiblemente su tamaño ayudando así a impedir, junto con la valla que significa el resto de la captura, que esos ejemplares menores se fuguen.

Cada operación de captura denominado lance, dura actualmente en la altura alrededor de 4 horas y en uno es posible la captura de 100 cajas es decir unos 2.500 kgrs. o sea que por día es posible una captura del orden de los 10.000 kgrs. (10 toneladas equivalen a unas 400 cajas). Estamos considerando la captura del producto que se fue a buscar, tomamos el ejemplar merluza; quiere decir que en un día de trabajo se pueden capturar, y es normal que así sea, unas 400 cajas de merluza (10 toneladas).

Esa captura como vimos no viene sola; normalmente la merluza representa, si se tuvo "habilidad en identificar" la señal recogida en la pantalla de la sonda, alrededor del 60/70% de la masa capturada. Pero si se malinterpretó la señal puede ser merluza el 20/30% o nada. Es decir que cuando se capturan al cabo del día 10 toneladas de merluza, en el mejor de los casos representando el 60/70% del total, la captura de ese día fue de 15 toneladas para una media de 65% de merluza.

Las 10 toneladas de merluza que se bajan a bodega, en su mayoría cumplirán con las medidas y pesos que el armador requiere para sus mercados de colocación. Pero qué hacer con el resto? Esa captura no deseada, pero que significa desde todo punto de vista comida y proteínas, hoy en día "se tira al agua". No en devolución porque ya está muerta dado la presión

del peso a que es sometida en el arrastre y al subir la red.

Normalmente en la flota de altura, hay una media operativa diaria de 29 buques día en el período del 15 de febrero al 15 de noviembre. Por lo tanto, como poco, se tiran al mar diariamente alrededor de 140 toneladas de pescado. Si consideramos que se opera una media de 250 días en la altura, da la totalidad de 35.000 toneladas de pescado, y ello es sin perjuicio de que hemos considerado acertar siempre el cardumen (cosa que no es tan fácil); hay casos en que se tira al mar todo un lance de calamar, de pargo blanco o de papamosca.

Lo anteriormente expuesto fue referido sólo a la altura. Algo similar pasa en la pesca de la corvina y pescadilla, donde es normal que se capturen también especies que comparten su hábitat, como ser la corvina negra, la lacha, el gatuso, la pescadilla de calada, el rubio de banco, etc. Generalmente (por razones de mercado o de tamaño) éstas tampoco son traídas a puerto y pasan también a ser parte del descarte.

Hay varios indicadores que hacen presumir que hoy día, en función de las directivas con que opera, la flota de captura estaría siendo la causante del agotamiento de los recursos.

Pesa además el agravante que significa la captura en zonas de desove o de juveniles, donde la biomasa es mucho mayor. A igualdad de masa es mucho más grande el número de piezas y el lance hará matanza de ejemplares que debieran ser los adultos y reproductores del futuro recurso.

La operativa mencionada, de alguna forma ataca al propio recurso al acortar el ciclo de vida de los ejemplares, lo que se nota en el tamaño de captura y en los porcentajes de ejemplares grandes en la composición del cardumen.

Cuando se inició el Plan, un lance en la altura se arrastraba en 20 minutos; hoy se realiza en 2 horas y más; se captura lo mismo que en 1980, teniendo un 55% más en potenciales de bodega que entonces; ha crecido considerablemente el consumo de combustibles en relación a la captura comparativa.

Como se ve cada vez hay mayor descarte, menos ejemplares grandes y menos chicos que llegarán a grandes.

Las mareas se han duplicado en duración de tiempo y se han reducido los viajes por mes.

En la altura hoy se están realizando a lo sumo 3 viajes por mes, cuando al inicio del Plan eran 5.

En el común es aún peor, ya que por ejemplo en 1979 se hacían hasta 10 viajes al mes y muchas veces se completaba la carga en el día; hoy en ese sector la expectativa de un viaje bueno es de 5 días y generalmente el viaje no se completa; se hacen 4 o 5 por mes. Los ejemplares en la corvina y pescadilla han pasado a tener la mitad de tamaño.

Las causas económicas, sociales y aún de potencialidad del recurso mencionado, han llevado a un statu-quo del sector donde luchan por seguir existiendo esos industriales agueridos, que llevados por un racional amor a la empresa, no quieren claudicar.

Sin embargo han desaparecido, quizás a la espera de nuevos vientos, los inversores capaces de reflotar un sector de producción hoy deprimido y desprestigiado, e inclusive de buscar en los recursos sub-explotados, la revitalización del mismo.

Creemos que el modelo ha llegado a su fin en lo que a expectativas productivas se refiere y habrá que buscar en la reformulación del mismo el cambio y protagonismo que el país necesita.

LA PESCA EN EL SUR Y EL ENCLAVE PORTUARIO URUGUAYO **El caladero del Atlántico Sur.**

La extensión de los espacios marítimos a 200 millas náuticas en lo que hace a la soberanía y al dominio de los recursos en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), ha transformado al mundo pesquero. El hecho de haber quedado la gran mayoría de los caladeros en dominio de los estados ribereños, obligó a los países con grandes flotas a buscar el recurso en la mar libre internacional.

Esto ha transformado al Atlántico Sur en el receptor de esas flotas por ser uno de los importantes caladeros mundiales al que concurren a explotar más de 200 embarcaciones entre japoneses, rusos, chinos, españoles, coreanos, italianos, alemanes, búlgaros, polacos, etc. Flotas que las más de las veces deben trasladarse miles y miles de millas con permanencia en la zona de pesca hasta 180 días consecutivos, relevando sus tripulaciones por vía aérea. Por su parte, las capturas son enviadas a sus países por vía marítima, previo trasbordo en las proximidades del puerto de Montevideo y en algunas oportunidades hasta con desembarco y depósito en cámaras por períodos de 2 o 3 meses.

Esta operatividad, como se comprenderá, resulta sumamente cara.

Los recursos se dan con generosidad con entregas zafrales. Según información de la Conferencia Mundial de Pesca celebrada en la Toja - España en 1991, se captura una cantidad aproximada a las 700.000 toneladas, de las cuales el recurso calamar representa el 50%.

Aún en el espacio marítimo nacional existente más allá de la milla 100, hay un potencial de recursos sub-explotados similares a los de fuera de la ZEE uruguaya, los que podrán capturarse de contar con las embarcaciones y tecnología necesarias.

El área marítima comprendida entre los paralelos 42 y 48 de latitud sur y los meridianos 59 y 61 de longitud oeste, configura hoy día parte del caladero del Atlántico Sur que se complementa con el área de la región "sub-antártica libre", es decir fuera de la Zona de control de la explotación de los recursos antárticos.

En la década del 90 continúa el protagonismo de una política pesquera intensiva y de crecimiento constante, aunque a diferencia de su antecesora, se trabaja sobre una base de cooperación que posibilite conocer permanentemente el movimiento del recurso, para alcanzar una explotación racional del mismo.

La política pesquera argentina

Independientemente de cualquier situación atinente a la soberanía de los estados, creemos que este punto amerita su análisis basados en el hecho de una acción de captación de armadores, que según creemos compete a los intereses y proyectos que formularemos al avanzar en este trabajo.

En la República Argentina está de moda hoy día el término "transgresor" refiriéndose a la actitud de la persona capaz de alterar el status-quo reinante. En este sentido sin duda que el Presidente Menem se gana las palmas, ya que aplicando al sector pesquero decretos de desregulación, logró crear una serie de opciones atractivas para los armadores pesqueros internacionales. Con estas acciones, inició una presión en busca de obtener modificaciones en torno a la política de permisos de pesca de Inglaterra en las Islas Malvinas. Los resultados se vieron en pocos meses, dando lugar a un acuerdo de limitaciones de captura por las partes e iniciándose como consecuencia, una apertura de negociación entre ambos países.

El potencial pesquero que manejan es, a nivel mundial, sumamente importante y el acuerdo sin duda afectará toda la actividad del Atlántico Sur de aquí en adelante.

Los nuevos criterios internacionales en materia de derecho marítimo, consolidan el potencial pesquero del mar argentino. Si consideramos además las medidas de desregulación económica ya mencionada a las que no ha escapado ningún sector, vemos como pueden darse hoy en día situaciones inimaginables poco tiempo atrás, como los convenios o acuerdos marco de captura con determinados países de los cuales aún hoy alguno está vigente. O las más recientes e innovadoras situaciones como el acuerdo con la CEE o las facilidades de capturas, otorgadas a buques de terceras banderas bajo el sistema "charter". Sin duda el mar argentino se ha visto privilegiado por la naturaleza y ahora ha podido consolidar dicho privilegio. Aún así, sobrevive en el Area Atlántico Sur el caladero de la Zona libre mencionada anteriormente y donde se dan cita todos los buques de terceras banderas, que no son parte de los acuerdos y/o convenios con Argentina.

Debemos precisar que hoy se han incorporado 45 buques por el Sistema "charter" que ya están desde hace 2 o 3 meses operando en el sur patagónico, especialmente en Punta Quilla. Allí los poteros están estableciendo muy buenas capturas, obteniéndose promedios de 300 toneladas de producto en 15 días de marea, lo cual es un promedio excelente si tenemos en cuenta las dificultades operativas de superficie que presenta el mar en esa área.

El Puerto de Montevideo y el servicio a pesqueros

Desde la década del 70 y hasta tiempos recientes, aunque hoy en menor escala, hemos podido ver buques pesqueros de diversos tamaños y banderas surtos en el puerto capitalino. Por nuestras calles deambulan tripulantes que consumen y compran toda suerte de artículos, en lo que parecería es la consecuencia de estas escalas. Sin embargo, como el iceberg, no es todo lo que se ve. Esa flota que recalca y opera desde el Puerto de Montevideo al que toma como base, realiza en el mismo sus reparaciones; se aprovisiona, toma combustible, trasborda su mercadería o la descarga para conservarla en cámaras; releva desde aquí sus tripulaciones las que además atiende sanitariamente, renueva sus pólizas de clasificación y de seguros; transfiere y/o recibe recursos, etc., etc. Gran parte de esa flota fue la que perteneció a la Unión Soviética hoy fraccionada en diversas banderas, en lucha por subsistir reconvirtiéndose tanto productiva como financieramente.

Ya no se utiliza el pesquero como transporte que regresa del caladero con los alimentos para el pueblo. Hoy el realismo hace que el pesquero se considere una unidad de captura y como tal deba permanecer operando en el área el mayor tiempo posible, evitando cualquier traslado innecesario. El producto será transportado al mercado final desde aquí en los transportes mercantes. Se comercializa directamente en busca de obtener recursos que no provienen más del estado. El combustible se paga a precio real; no hay más subsidios; se compite en el mercado mundial y se busca el mejor precio posible.

La competencia es la flota de los estados asiáticos capitalistas, cuyos buques también están utilizando Montevideo como base. La diferencia radica en que sus capturas tienen en su propios países el mercado final, completando y cerrando el círculo de un gran negocio, rentable al 100%, ya que el armador dispone en general también del escalón industrial y las más de las veces del primero de distribución.

Por supuesto que ellos también realizan toda su logística en nuestro puerto y en la mayoría

de los casos los buques ni siquiera vuelven al puerto de matrícula al terminar la temporada del recurso calamar, que es el que más interesa. Permanecen con una tripulación de seguridad amarrados en alguna de las boyas de las dársenas a la espera de otra temporada.

A su producto no se le agregará nada y por ello lo referenciamos sólo a título de comentario; el valor se le dará allá en su tierra.

La administración y la captación de usuarios portuarios.

Se han visto en forma simple y rápida los servicios que el puerto base brinda a los buques que operan en el Atlántico Sur, servicios que surgen naturalmente del mismo modo que nació y se ha desarrollado el puerto.

La administración ha puesto "aderezos" que han facilitado, aunque en forma superficial, esa operatividad, pero Montevideo no ha sabido, podido, o querido, transformarse en el puerto pesquero base del Atlántico Sur. Se mira con poca simpatía la pesca en el Sur, porque son "los depredadores" que se llevan "nuestras" capturas, desconociendo por completo principios de hábitat que son los que mandan y hacen a un ecosistema rico o pobre en biomasa. Los buques que operan en el sur, dejan en Montevideo por diversos conceptos, ingresos por millones de dólares que fácilmente podrían superarse con sólo realizar algunas concesiones y acuerdos con esos buques.

En la operativa diaria, el pesquero, no importa el tamaño, frecuencia ni monto de sus operaciones, sigue siendo la "cenicienta portuaria". Para él, en general, no existen privilegios, excepto que descargue para conservar en el complejo frigorífico del hangar 11, en cuyo caso tendrá preferencia de atraque a dicho lugar. Esto conjuntamente con una zona denominada de reparaciones, existente en el propio muro del Depósito 11, es todo lo que se ofrece a esta flota de terceras banderas, que por su periodicidad de estadía en puerto, casi que reconocemos e identificamos de memoria.

Evidentemente se cuida poco a buenos clientes.

Más allá de que han habido visionarios que supieron acordar y traer a dichas empresas pesqueras a este puerto, y de la capacidad de los legisladores que dieron marco legal para posibilitar las condiciones en que operan las facilidades de aprovisionamiento y reparaciones, aún así restar una labor que debemos emprender como forma de mejorar el servicio ofrecido. Para hacer más rentable la estadía del armador y mejorar el negocio del mismo, debemos ofrecer y colocar la capacidad industrial instalada y esa tan mentada calidad de la mano de obra uruguaya.

Concretamente, existe una capacidad industrial ociosa que hace años ya viene decayendo en forma reiterada por falta, entre otras cosas, de materia prima suficiente. Así han pasado cientos de miles de toneladas de captura, de países que también tienen dificultades económicas y que venden su recurso las más de las veces tan sólo con el valor agregado del congelado.

Pese a tener todo junto, no se supo o no se pudo acordar este negocio, que sin duda hubiera cambiado sustancialmente el concepto de uso del puerto base de Montevideo.

EL MODELO EMPRESARIAL PESQUERO URUGUAYO DEL AÑO 2000 **De la consolidación del sector**

- Política y acuerdo pesquero con Argentina

El objetivo adoptado por el país, al implantar una política pesquera con el fin de lograr

expandir el sector con vistas al mercado exterior, se ha logrado con creces. Se despertó en la población un sentir general en el sentido que es necesario y viable el aprovechamiento de los recursos marítimos.

Superando cualquier consideración e imponderable, el Plan de Pesca ha sido un éxito ya consolidado, al romper la apatía nacional al respecto y dar opciones de inversión de promisorio futuro.

La necesidad de su reformulación, actualizándolo, surge de la incontrastable realidad de espacio, capturas y mercados.

Significa un paso más adelante, que con criterio nacional, empresarial y futurista, debe dar un estado ribereño que no desee marginarse del medio en que actuará en los próximos años.

Es un hecho el déficit de captura que posee el país especialmente en los meses en que el recurso no habita la Zona Común de Pesca (ZCP). La capacidad instalada debe ser atendida, ya sea que se adquiera esa captura a precios convenientes, tal como lo conciben los armadores marplatenses que piensan en la venta de hasta 15.000 toneladas, o como buenos vecinos de estado costero y del sistema Atlántico que aspiran a ocupar sus buques. En dicho caso, la salida es un corredor de 25 millas de ancho a partir de la milla 175 de la línea de base argentina y hasta las 200 millas; desde ahí se extiende al sur del paralelo 39°30' y hasta el 45° donde se establece una "zona contigua del recurso" (ZCR). Esta concesión argentina debe tener un límite de captura, que en el caso consideramos del orden de las 30.000 toneladas y que significaría la mejora total de la relación costo beneficio de nuestro industrial armador. Esta opción de incorporar una Zona Especial al área de pesca de la flota uruguaya, puede ser factible hoy día al haber logrado Argentina un acuerdo marco con Gran Bretaña en torno al problema pesquero de las Islas Malvinas. De esta manera se minimizan los efectos negativos que el armador argentino asignaba a la operatividad de buques extranjeros en el área Sudoccidental con base en el Puerto de Montevideo y a los que consideraban ser los potenciales clientes de los malvinenses.

- Reformulación del Plan Pesquero

El nuevo plan de pesca debe lograr mantener la operatividad de las actuales flotas de media altura y de altura, que serán las que darán ocupación a las plantas establecidas, buscando mantener la plena ocupación alcanzada sobre las bases siguientes:

- . conservación de criterios de no depredación de recursos.
- . utilización plena de las capturas, obligando a la traída de los actuales "descartes" que podrán ser comercializados en mercado especial para abasto interno, conservas, harinas o procesado para exportación como "fishing block" saborizado.
- . impedir la sustitución de unidades, a efectos de evitar un exagerado crecimiento de las capturas, que las nuevas unidades alcanzan en base a mejores tecnologías.

Dicho plan, deberá además abrir todo un marco de referencia distinto al utilizado hasta el momento, fomentando aperturas que tiendan a desarrollar la actividad pesquera en la mar libre internacional. Lo antedicho deberá considerar:

- . buques pesqueros nuevos de los denominados fábrica, que permitan todo un sistema de procesado a bordo con empaque y congelado incluido; capaces de obtener capturas en zonas de aguas profundas; con autonomía suficiente y capacidad para llevar entre 50 y 80 tripulantes; con plantas de harina incorporada con capacidad de frío de conservación de 25 grados bajo cero y congelado diario del orden de 30 ton/día.

. obligatoriedad para los buques fábrica de entregar el 10% de su captura congelada a bordo, para ser industrializada en plantas de tierra.

. En estas condiciones el país tiene la posibilidad de extender su zona de captura, saliendo a otra mayor ubicada a sólo 3 días de navegación de su principal puerto base, donde el apoyo resulta accesible en todo sentido, es decir material, física y económicamente. Esta opción significaría que, por ejemplo, con una flota de sólo 10 buques fábrica, se ampliaría la producción pesquera nacional en un 30%, equivalente a unas 50.000 toneladas/año, que surgirían de 50 viajes/año que realizarían esos buques en mareas de 50 días, con 10 de estadías en puerto. En incidencia económica, significaría un crecimiento de los activos del sector en la balanza comercial del país, del orden de los U\$S 75.000.000.

A la luz de los resultados alcanzados, creemos conveniente agregar al plan un nuevo elemento: la incorporación al caladero Atlántico Sur donde se posibilitaría la producción a bordo con buques congeladores, privilegiados por la cercanía del puerto base, con bandera uruguaya o con bandera de países con acuerdo pesquero con Uruguay. A su vez, permitiría competir en el mercado mundial con la flota internacional que opera en la zona de mar libre existente fuera de las 200 millas argentinas, con un ancho medio del orden de las 50 millas y comprende del paralelo 40 al 48 latitud Sur. El producto obtenido no sólo será superior sanitariamente hablando, al ser congelado en forma inmediata a la captura, sino que inclusive puede ser del caso, el agregado de valor obteniendo productos semi terminados como filete o anilla de calamar. Los mismos perfectamente pueden ser obtenidos a bordo con la tecnología disponible, en cuyo caso se obtendrían precios muy superiores mejorando enormemente la rentabilidad del proyecto.

Debe además exigirse y encararse una política industrial respecto al descarte. En el resto del mundo, se ha logrado superar su desperdicio mediante incentivos del tipo de desgravación o devolución, ya sea de impuestos como de costos.

La tecnología posibilita además hoy día hacer "preparados saborizados" que a partir del "fishing block" permiten alcanzar productos de valor y sofisticación, fritos o congelados, como el caso del surimi.

El nuevo plan a implantar debe finalmente contemplar la pesca con artes especiales, tales como el palangre que se ha utilizado en el pasado sólo para atún, pero que posibilitaría capturas de otras especies, como la nasa; redes de choque electrónico para el lenguado, jiggers, etc. Asimismo debe desalentar la instalación de proyectos sin alternativas es decir de monoproducto, así como el crecimiento de la flota costera, de media y de altura.

Debe establecer además severas sanciones para el depredador sin excepción tanto de zona como de arte y estimular y fomentar alternativas productivas como el secado, salado, enlatado y ahumado (aún el químico).

De igual modo, debe fundamentarse en el criterio que la pesca se basa en un equilibrio permanente entre caladeros, flota y mercado, existiendo mayor oferta que demanda, por lo cual el mejor mercado lo obtienen los productos de mayor calidad.

Debe asimismo buscar la optimización de los recursos hídricos interiores, dulces o salados, fomentando la instalación de granjas pesqueras con opciones de diversas especies como el bagre negro, almejas, mejillones, ranas, etc. El Uruguay dispone de una extensión de 800.000 hárs de tierra arroceras que a similitud de lo realizado en EE.UU. con las "rice farms" podrían ser utilizadas conjuntamente para la cría de nuestra versión "cat-fish" que es el "Ramdhia Sapo" o bagre negro, aprovechando las 125.000 hárs al año que actualmente se plantan.

- Actualización industrial

En la medida que se opte por buscar el protagonismo que naturalmente debemos tener por razones de enclave, el sector industrial pesquero debe encontrar contra partes deseosas de alternar con sus producciones en el parque industrial uruguayo.

En éste, con poco esfuerzo y menos costo, sería posible agregar hasta más de un 100% de valor comercial al producto obtenido a bordo en cuyo caso alcanzará precios muy superiores. En este contexto imaginamos armadores rusos, polacos, búlgaros, letones, estonianos, por citar los que económicamente no pueden decir que no a una mejora de ingresos.

En esas condiciones, se estaría agregando una venta de servicios más como lo sería la de la capacidad industrial instalada, que por sistema facon, desgravación, desregulación, convenios, etc., podría perfectamente compartir y de esta forma aliviar el costo operativo para ambas partes.

La modalidad joint-venture, posibilitaría utilizar las instalaciones de una parte y la materia prima de la otra, y de esta forma participar de un mercado mundial, donde las amas de casa ya se han acostumbrado a tomar el producto final de la conservadora en el supermercado, para, microondas mediante, calentarlo y hacer su rápido consumo. Platos éstos que garantizan un buen precio final, haciendo sensiblemente superior la rentabilidad del armador, del industrial y de la relación costo-beneficio.

Para la política de desarrollo industrial pesquero, el Estado debe emitir señales y/o estímulos tendientes a fomentar entre las plantas de tierra existentes y las nuevas, opciones de industrialización de las capturas mediante tecnologías de:

- enlatado (de atún, de tentáculos, de sardina uruguayana, de mejillones, de almejas, de krill, etc.)
- salado (de anchoftas, de gatuso, etc.)
- preparados (al aceite, salmuera, vinagre y/o sabores).
- secado (aletas de tiburón, de calamar, etc.)
- procesado de calamar en sus diversas formas, incluyendo la elaboración de tubos con y sin piel, anillos escaldeados, rebozados y pre-fritados.
- cocido y/o congelados de carne de cola de krill.
- elaboración de productos de mesa terminados con complemento de verduras y frituras, fraccionados y con empaque final adecuados a la boca de comercialización.

- El recurso krill una opción para pioneros

Como resultado de la búsqueda de nuevas fuentes de proteínas, surgió el krill del que muchos países están hoy realizando los estudios y dando los primeros pasos en la utilización de este recurso con miras comerciales.

Este crustáceo que se constituye además en el mayor potencial de reserva proteica del mundo, tiene su hábitat en el sector marítimo antártico y hasta donde llegan los frentes de hielos flotantes.

El progreso de los últimos 10 años en trabajos sobre tecnología de capturas y de equipos para la producción de carne de krill y el pelado del animal, han sido fundamentalmente para poner al recurso al alcance del consumo humano, como un importante aporte proteico al problema alimenticio del siglo próximo.

El investigador polaco Kalinoski, en 1983, evaluó el potencial del recurso en una media aproximada a los 200 millones de toneladas, siguiendo para ello un estudio del ecosistema

mediante ecosondas, eco-integración y puntos de medida de fuerza. Según el científico, la captura admisible para no alterar el sistema, que realizan Rusia, Japón, EE.UU., Polonia, Dinamarca, Bulgaria, la ex-Alemania Democrática, Corea, China y Chile, es de aproximadamente 400.000 ton/año.

El krill se conduce en concentraciones de gran densidad y en las zonas de mayor convergencia de corrientes y nutrientes de fitoplancton. Al igual que las especies pelágicas, realiza migraciones verticales principalmente durante la noche, cuando más sube y se aproxima a la superficie, siendo la zona de 30 a 50 metros de profundidad donde se han registrado las mejores capturas, del orden de las 10/20 toneladas hora. La diaria puede ser de 50 toneladas.

El arte utilizado se denomina red pelágica, confeccionada en yute que por su elasticidad, tolera mejor el impacto de la biomasa a velocidad de arrastre de 2 o 3 nudos. Para levantar la captura, se recomienda la técnica de succión por bombeo, algo similar a lo que se puede hacer con la anchoíta y que se hace en el norte con la pesca del arenque.

La producción de carne de krill para el consumo humano, encontró su principal escollo en la presencia de flúor en la caparazón del animal, que en determinadas condiciones de procesado, puede pasar de la misma a los tejidos de la carne.

Las técnicas para evitar ese efecto contaminante son dos, a saber:

- . congelar entero a - 40° c en forma inmediata a la captura.
- . pelar, cocinar y envasar a bordo en menos de 4 horas desde la captura.

La mejor opción comercial que se ha encontrado para la carne de krill, es para la denominada de cola, la que procesada y envasada a bordo, está ingresando al mercado cotizado del norte, particularmente de Estados Unidos, como versión análoga o similar al "camarón", de cuyo mercado salen hoy además los precios de referencia para el krill.

Sin perjuicio de la opción del krill, como aporte a la deficiencia de producción de alimentos de algunas regiones del mundo para consumo humano, está además la positiva acción que dicho alimento tiene para bajar el colesterol. Si penetra los mercados del norte, lo que está sucediendo en estos momentos con los de Estados Unidos y Europa, en esa versión de "camarón chico" que mencionamos, el krill obtendrá un precio internacional que asegura una excelente rentabilidad.

En los Estados Unidos, la carne de krill en pasta es usada mezclada en hamburguesas y frankfurters de pescado, en paté, en salsas, en sopas de mariscos, etc.

Además de la carne, el krill posibilita la fabricación de harina y aceites, y de la caparazón obtiene "quitina", que conjuntamente con los aceites se utiliza en la industria farmacéutica y cosmetológica.

El uruguayo, debe salir a realizar la explotación de estos recursos a su alcance, participando activamente de la reformulación del plan de pesca que tiene ahora que aportar más divisas que empleos. La experiencia del krill puede dar al país una opción de participación en los mercados del futuro, tal como lo ha detectado y encarado Chile, que es hoy día uno de los países que lidera su explotación.

El Atlántico Norte, está viendo año a año disminuir el camarón de agua fría, dejando un hueco en el mercado que está siendo tomado por la carne de cola de krill enlatado. Es hora de buscar interesados en esos mercados fuertes del camarón.

El recurso krill será tratado muy especialmente por la comunidad marítima internacional en los próximos años y es probable la cuotificación de capturas en la mar libre. Ahora que se ha logrado la tecnología, con el pelado a rodillo, y trituración-flotación, el país debe sentar los precedentes, poniendo en el mercado una versión aceptada.

Convenios para la captación de operadores

- Facilidades portuarias de interés pesquero

Seguramente, la flota más grande que opera en el Atlántico Sur hoy día es la sobreviviente de los países escindidos de la ex-Unión Soviética. Decíamos sobrevivientes porque de los cientos de buques que despachaban de las distintas bases Murmansk-Tallin, San Petesburgo, Riga, Liepaya, Kaliningrado, Sebastopol, Kerch, Gdynia, Gdansk, etc., hoy no hay en el área sudoccidental más de 50 buques operando y todos dependiendo en mayor o menor nivel de la logística de Montevideo.

Esta flota, como decíamos anteriormente, responde a varias banderas, que tienen la dificultad económica y de mercados como denominador común, pero que llevan la ventaja de disponer de buena materia prima.

Para Uruguay, esos 50 buques son aún un potencial suficiente ya que significan hoy un tonelaje de 25.000 toneladas por bimestre de marea, lo que hace a una opción del orden de las 100.000 toneladas-zafra.

A diferencia de otros tiempos, estos buques difícilmente vuelvan a sus puertos de matrícula para llevar los tripulantes o reparar. Por el contrario, hoy hacen sus relevos por vía aérea y reparan si sabemos captarlos en nuestro puerto, por ser éstas las soluciones más económicas que poseen. Sus capturas serán comercializadas desde aquí, evitando navegaciones innecesarias.

Ellos optaron por el Puerto de Montevideo como base de servicios cuando Montevideo se ofrecía con enormes ventajas comparativas con respecto a Buenos Aires. En la actualidad la situación ha cambiado en mérito al enorme potencial que es el mar argentino, a la desregulación, a los acuerdos marco con países a los que se les ha permitido, bajo bandera de origen, pescar con cupos generosos en el mar argentino (Rusia, Bulgaria, etc.), al acuerdo con la CEE (aún no vigente pero instrumentado), del charter de buques, de los joint-venture y de las diversas sociedades mixtas que contra partes de Polonia, Rusia, Estonia, Letonia, Bulgaria, han realizado con empresas argentinas.

Si algo faltaba para evidenciar el cambio y consolidar el protagonismo hegemónico argentino, ha sido el pacto resuelto provisoriamente con Gran Bretaña en torno al caladero malvinense.

Lo expuesto nos lleva a replantear urgentemente la oferta del Puerto de Montevideo con algo más que un enclave.

Hasta ahora ésto fue suficiente, pero ahora debemos imaginar mejores ofertas de servicio que complementen los existentes. Al respecto sugerimos para países que suscriban acuerdo con Uruguay para operar sus buques en el Puerto de Montevideo las pautas siguientes:

- . prioridad de operación en un muro especial. Entre pesqueros del convenio, solamente limitado al orden de llegada a puerto que dará la prioridad de atraque, independientemente de para donde descargue.
- . desgravación total de las operaciones cuando la mercadería se deposite en plantas de tierra para su conservación.
- . libertad de opción de uso de estiba a bordo.
- . desgravación de aranceles al combustible, como forma de que el precio final sea el más próximo posible al vigente en el Mar del Norte.
- . autorización de excepción para remolques por pesqueros hasta la rada del puerto.
- . bonificación en los costos de estadía y demás servicios portuarios en forma de tratamiento

similar al dado al cabotaje nacional.

. facilidades para trasbordo en el interior del puerto.

- Ideas de Aprovechamiento Industrial

Como hemos comentado anteriormente la materia congelada a bordo obtiene una calidad sanitaria superior si logra los -18° al centro del producto, lo que requiere de una puesta de frío de -25° .

Aún así se encuentra topeada en precio si no tiene otro valor agregado, razón que hace imprescindible el procesado a bordo mínimo o relativo según la capacidad de fábrica de cada buque.

El eviscerado o el H.G. se impone al entero y el filete a todo; el tubo se cotiza por encima del calamar entero y el pelado con respecto al con piel. El anillo es lo máximo, pero no siempre posible, por lo que lo normal con la flota "cliente" es el H.G. o el tubo con piel. A precios de mercado cualquiera de estos productos son entre un 60 y un 100% inferiores al producto terminado.

Si a ello sumamos que los buques en cuestión tienen operativamente y por razones de diseño, un muy alto punto crítico, fácil es comprender que no deben descartar ninguna opción de mejora rentable.

En este orden de cosas, y en la medida que se armonice una propuesta global para mejorar las condiciones operativas de los buques en Montevideo, entendemos absolutamente viable la conjunción de interés planta-buque en pos de mejorar la producción de a bordo. De igual modo la participación societaria de ambas partes en el producto final, en razón proporcional a lo aportado para el caso materia prima con determinado valor y costo industrial.

Seguramente que el industrial uruguayo deberá financiar su aporte hasta lograr la comercialización o retenerlo con mercadería. Los caminos pueden ser muchos y variados; lo real es la opción y oportunidad que hay allí de que dos estados de necesidad se complementen.

De lograrse, estaríamos dando un paso enorme en cuanto a producción industrial se refiere, ya que pasaríamos a participar en el mercado final del calamar, donde hoy Uruguay está en la orilla mirando lo que pasa a pocos metros. Dicho producto representa el 70% de la pesca del Atlántico Sur y tiene sin duda en España o Japón los mercados más cotizados. Si a ello agregamos las posibilidades de la merluza negra (U\$S 3.000 la tonelada de filete) o el krill, sin duda que estaríamos obteniendo un lógico protagonismo a la vez que cobrando mano de obra, energía, servicios bancarios, etc., todo lo cual significaría desarrollar el sector industrial pesquero en forma lógica y coherente.

RESUMEN

El país puede aspirar a retener en el Puerto de Montevideo a la flota pesquera de tercera bandera que opera en el Atlántico Sur, ya sea mediante acuerdos marco en el que se concedan ventajas operativas y al que adhieran los países interesados, o en acuerdo bilateral de concesiones a esos países.

El camino del acuerdo bilateral parecería el conveniente para negociar la venta de "industria instalada", que brindaría mejoras a ambas partes y fundamentalmente permitiría la disponibilidad de materia que harían a la consolidación industrial de las plantas. En lo referente

a la flota nacional, la opción de obtener un caladero en el mar argentino para un cupo de hasta 30.000 toneladas, garantizaría la operatividad anual de la misma, mejorando notablemente la rentabilidad y asegurando el flujo constante de materia a las plantas.

BIBLIOGRAFIA

- Procesamiento y comercialización de la Anchoíta - Ma. Bertolotti y Emilio Manca. Revista Inidep Nº 5-224-226.
- Boletines comerciales INAPE.
- Hoja del Mar - Instituto Social de Marina - España - Setiembre de 1985.
- Informe sobre la pesca de atunes y especies afines en el Uruguay Inape. Contador Diego Artagaveytia.
- La pesca en el Uruguay - Año 2 Nº 3/Director Dr. Héctor Cappeletti.
- Impacto ecológico y económico de las capturas alrededor de las Malvinas después de 1982 - UNIDEP - R.A. 1986.
- Tecnología de los productos y sub-productos de pescado, moluscos y crustáceos - Dr. Víctor Bertullo.
- Modelos bioeconómicos, su aplicación en la administración de pesquerías. María I. Bertolotti - Publicación de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo Vol. 2: 11-16 (1987).
- Posibilidades de Procesamiento y mercados de productos derivados del Krill antártico.
- Pesca Argentina y mundial - Año 1 - Nº 2
- Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 29/5/91.
- Informe sobre reunión de "Grupo de Trabajo para Reglamento Higiénico Sanitario Pesquero" de la Cámara de Armadores de Pesqueros Congelados de la Argentina. Lic. María Victoria Romanelli - 29/Dic/1992 Circular 108/92.
- Disposición RPOL UR 9. Nº 14/92 - de P.N.A.
- Informativo CAPECA Nº 1/93.



PENSAMIENTO NAVAL HISTORICO Y CONTEMPORANEO

"...Dada nuestra condición de país con escasos recursos, sin ambición expansionista y sin una Marina Mercante desarrollada, tal que su intercambio comercial obligue a tener una flota oceánica que la proteja, nuestra Armada está condicionada a ser una flota litoraleña.

A su vez esta flota litoraleña está limitada aún más, si tenemos en cuenta las siguientes premisas:

- las condicionantes físicas en el Río de la Plata y Río Uruguay son tan reducidas por la poca profundidad y la cercanía de las costas, que fuerzan el ámbito de custodia de tipo policial o de Prefectura.

- el tráfico mercante que navega en nuestro frente marítimo lo hace a una máxima distancia promedio de costa de 30 millas.

- aún no somos objetivo militar vital.

- las expectativas de enfrentamiento establecen que tanto Argentina como Brasil no necesitan más que 40/60 millas de nuestro mar como teatro de operaciones navales.

- EE.UU. y Rusia operarán en todo el frente oceánico.

Por lo anterior estimo que nuestro ámbito oceánico o nuestro ámbito de Armada Defensiva, está limitado a una faja de mar con un promedio de 80 millas de la costa...

Nuestra defensa, por lo tanto, debe basarse en una detección temprana y un ataque efectivo, rápido y letal.

Para ello se debe pensar en:

- . sensores subácuos fijos con un alcance de 40/60 millas para obtener un alerta mínimo de 3 o 4 horas.

- . sensores antiaéreos fijos con alcance efectivo por sobre las 120 millas, tal que permita obtener un alerta mínima de 10 minutos.

- . vectores subácuos, aéreos y de superficie poco sofisticados, rápidos y de fácil reposición.

- . armas estáticas.

- . armas de alto porcentaje de acierto, con la versatilidad de ser montadas en los tres tipos virtuales de vectores.

- . artillería de rápida reacción y altísimo poder de fuego cuyo máximo calibre es 30 mm."...

Extractado del trabajo "El gran olvidado", presentado en el Concurso "Armada Nacional" en 1984 por el entonces Teniente de Navío (CG) Horacio Sassi, bajo el seudónimo de "HACO".

PROYECCION MARITIMA URUGUAYA EN LA ESTRATEGIA NACIONAL

por el Profesor Bernardo Quagliotti de Bellis

El autor de este artículo es Secretario General de la Asociación Sudamericana de Estudios Geopolíticos y Director de la Publicación GEOSUR.

Dicta la materia "Geopolítica" en la Academia de Guerra Naval, Instituto Militar de Estudios Superiores, Universidad Católica del Uruguay, Escuela de Comando de la Fuerza Aérea y Asociación Uruguaya de Relaciones Públicas. Conferencista y escritor, ha publicado: "Uruguay en el Cono Sur, destino geopolítico (1975, 3 ed.); Geopolítica del Atlántico Sur (1976); Constantes geopolíticas en Iberoamérica" (1978); "Bases para una geopolítica uruguaya" (1982). En coautoría: "La Atlantártida" (1978); "Geopolítica y Relaciones Internacionales" (1981); "Los países del Atlántico Sur" (1983); "Geopolitics of the southern cone and Antarctica" (1988).

Es miembro de Honor de la "American International Academy" (USA) y Miembro de UNIDIR (ONU) para el Desarme y Desarrollo.

La revitalización del espacio interior de la vasta cuenca del Plata, obliga a la República Oriental del Uruguay -atento a su ubicación y relacionamiento con aquélla- a formular una sólida y dinámica estrategia marítima, acorde a los desafíos geopolíticos actuales. Desde el siglo XVII, los fundadores de los primeros asentamientos humanos en la "tierra de Sanabria", tuvieron muy en cuenta la histórica frase que Garay lanzara desde Asunción del Paraguay: "*Hay que abrirle puertas a la tierra*". Expresión ésta que siempre mantuvo vigencia. Los puertos de la costa oriental del "hinterland" platense -como visionariamente lo comprendiera Artigas- se presentaron siempre como factor primordial para una eficaz conjugación del binomio tierra-mar.

En el presente trabajo se procura tender líneas generales respecto a cuatro pilares que deben afirmar una política marítima uruguaya actualizada, dinámica y con proyección conforme lo exigen los comportamientos regionales en el río Uruguay, río de la Plata, Atlántico Sur occidental y Antártida.

INTRODUCCION

Reza un viejo proverbio oriental: "*Si un hombre vive del pasado desprecia el presente; si un hombre desconoce el presente tal vez desprecie el futuro*".

Tomando como guía este pensamiento, pretendemos esbozar líneas básicas a favor de una proyección marítima uruguaya, tomando en cuenta los antecedentes históricos, las realidades actuales y los ineludibles desafíos de futuro. El concepto según el cual determinados marcos geográficos condicionan o determinan la vida de comunidades humanas y, que incluso, fijan comportamientos políticos, sociales y culturales, ha quedado archivado en páginas de la historia. El posibilismo geopolítico amenguó la fuerza del determinismo, para dar vitalidad a

la tesis sudamericana del relativismo geopolítico. A su vez, en un mundo tan interdependiente como el actual, la integración física como el desarrollo de los valores humanos y económicos de cualquier espacio soberano, es el resultado de un proceso combinado de proyectos nacionales coincidentes con grandes objetivos supranacionales.

Aceptada tal postura intelectual, puede concebirse a la INTEGRACION/COMPLEMENTACION de países de una región o de un continente, como un compacto haz de soberanías compartidas, que actuando lo más sincrónicamente posible, definan y practiquen planes de desarrollo sustentable plural, en base a una concepción armónica de "espacio económico-tiempo político"; un proceso de INTEGRACION/COMPLEMENTACION de dimensiones amplias que permita alcanzar resultados trascendentales. Los pueblos latinoamericanos aspiran a que los Estados-Nación evolucionen hacia la conformación de Estados-Continente, pues sólo a través de una estrategia común podrán pesar en el nuevo orden político y económico en gestación.

Es insoslayable que la actual situación mundial exige a los gobernantes a actuar conforme a concesiones geopolíticas; a extender la visión parroquial de los "límites" hacia los espacio-fronteras. Como señala acertadamente Emmanuel Mournier, *"la más grande virtud política es la de no perder el sentido de las integraciones, pues al concepto IDENTIDAD-NACION se va superponiendo el de IDENTIDAD-REGION, que goza de mayor posibilidad y trascendencia"*.

Tal posición, a nuestro criterio, no desdibuja la figura y contenido del PODER NACIONAL. Por el contrario lo afirma, en cuanto éste representa la suma de los valores morales y los recursos materiales de una Nación, que sólo puede afirmarse en el tiempo-histórico a través del desarrollo sustentado de la integración/complementación plurinacional.

Giscard d'Estaing expresa que una colectividad humana conciente debe conducir ella misma su evolución. *"Corresponde -dice- a los hombres de nuestro tiempo guiar la marcha de nuestra sociedad hacia una más completa unidad. Las medidas propias a acentuar esa evolución son necesariamente de naturaleza y alcance muy diversos"*. En su libro "Democracia francesa" señala un camino: *"El espíritu que debe acentuar esa evolución debe estar referido a la Justicia y a la Solidaridad"*.

GENESIS GEOPOLITICA DEL ESCENARIO MARITIMO PLATENSE

Desde el planalto del Mato Grosso, desde las sierras brasileñas; desde la cordillera andina boliviana; desde el Pantanal; una misma fuerza de atracción arrastra cursos de aguas orientados hacia el Río de la Plata.

Por éste y sus grandes tributarios, los ríos Paraná y Paraguay, los españoles se asentaron en el "heartland" sudamericano. En un excelente estudio, el Dr. Greño Velasco describe los tres parámetros del río: el histórico, el doctrinal y el geográfico, analizando los variados acontecimientos políticos que ocurrieron desde las "Declaraciones unilaterales de la Corona de Castilla" hasta el "Tratado del Río de la Plata" del 19 de noviembre de 1973.

En la faja comprendida entre Vitoria (Brasil) hasta el Cabo de Hornos, se ubican los puertos atlánticos del Cono Sur. Descubierta el Río de la Plata, primero por portugueses y definitivamente por españoles, adquirió importancia como vía de penetración hacia las ricas sierras "metálicas". Si la segunda fundación de Buenos Aires (1580) respondió a la preocupación de Garay, "abrirle las puertas a la tierra", la fundación de Colonia de Sacramento por los portugueses (1680), llevó a la realidad un proyecto geopolítico largamente estudiado y

madurado como continuación de la acción "bandeirante", particularmente para penetrar en la región de la Cuenca del Plata.

Nos dice el historiador brasileño Moniz Bandeira: "*La necesidad de mantener la conexión con Potosí, es reactivando el comercio de contrabando con la América española, fomentar el flujo de la plata, que la economía de Portugal, en crisis, demandaba, lo que determinó el desencadenamiento de la operación militar comandada por Manuel Lobo que procuraba así, el doble objetivo de asegurar el dominio de una de las márgenes del gran río y, al mismo tiempo, crear las condiciones para la ulterior conquista de Buenos Aires*".

La tendencia portuguesa hacia el Río de la Plata, además de la fundación de Colonia de Sacramento, estaba acompañada por el asiento en Villa San Francisco (1660), y las ocupaciones en la Isla de Santa Catarina (1675) y en la zona de Laguna (1676), que servían como puertos en dirección a la boca interior platense.

La contraofensiva política-militar de España no se hizo esperar. Se ordenó levantar el fuerte de Montevideo y luego, por Orden Real dictada en San Ildefonso el 9 de agosto de 1776, se instaló el Apostadero Naval. "*El dispositivo ofensivo-defensivo de este Apostadero poseía apoyo de tierra mediante fortalezas y ciudades amuralladas, tal los casos de Santa Teresa, San Miguel, Isla de Lobos, Gorriti y Flores; puertos de Maldonado y Montevideo; asiento militar en el Real de San Carlos, Colonia de Sacramento e isla Martín García; puerto de Buenos Aires, Puerto Deseado y Puerto Egmont en las Islas Malvinas y fortificaciones en los estrechos fueguinos, cual el malogrado Puerto Hambre. Este dispositivo probó su eficacia a la época de las invasiones inglesas de 1806 y se mantuvo hasta 1814, fecha en la cual el Mariscal Vigodet hizo entrega de la ciudad de Montevideo*", señala el Profesor Julio C. Musso.

En este escenario marítimo platense, comenzó a adquirir importancia comercial el puerto de Montevideo. Juan F. Aguirre, en sus "Noticias históricas y económicas sobre Montevideo" comenta en 1763: "*Es Montevideo casi único puerto en el Río de la Plata; llave de las inmensas provincias de estos dominios; domina el tesoro de estas campañas que son los ganados; ha sido el principio de que se extienda la población que es en algún modo freno para que se contengan los portugueses en sus límites*".

Seis años después, en 1789, Alejandro Malaspina en su libro: "Estada en Montevideo, excursiones y aprestos para la campaña sucesiva", confirmó la importancia de la costa atlántica de la Banda Oriental -concretamente del puerto de Maldonado- expresando: "*Los chasquis o extraordinarios, los correos periódicos y la comunicación hasta los puestos del Río Grande por Maldonado, llegan así a su destino con una brevedad de la cual fuera difícil dar una cabal idea sin temer de ser tachados de exageración*". Descripción muy similar a las anotadas en el diario de bitácora del navegante inglés Francis Drake, que zarpando de Plymouth el 15 de noviembre de 1577 y luego de pasar por las islas de Cabo Verde, permaneció en las costas atlánticas uruguayas en abril de 1578, para luego cruzar la "tierra de los demonios", e invernar en la bahía patagónica de San Julián.¹

La influencia geopolítica del Río de la Plata, de sus puertos en la costa oriental y su proyección al interior continental, se fue ampliando en todo el período de la conquista y colonización. Así lo percibió Acarrete de Biscay, transmitiendo su impresión en el libro

1 El escritor Juan C. Sabat Pebet, en artículo publicado en "Mundo Uruguayo" (11/01/1931) indica que Satébos -el demonio de Calibán- es un demonio patagónico, cuyo nombre llevó Magallanes a Europa y que aparece citado en los escritos de Drake. Relaciona Sabat Pebet en su artículo, la influencia de este curioso antecedente americano en la posterior obra de William Shakespeare, "La tempestad".

"Relación de viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú" (1672). Expresó: "*No debo omitir aquí la razón por la cual los españoles no toleran que la plata del Perú y de las provincias vecinas, sea transportada por el Río de la Plata, ni que toda suerte de barcos vayan a comerciar allí sin licencias; es por esta consideración, que si dieran franquicias al comercio libre por este lado, donde el país es bueno y fértil, la tierra abundante en frutos, el aire saludable y hay comodidad de transporte, los mercaderes que comercian en el Perú, Chile y Tucumán, pronto abandonarían la ruta de los galeones y el pasaje ordinario a través de los mares del Norte y del Sur a través del Continente, que es difícil e incómodo y tomarían la ruta de Buenos Aires*".

Las constantes geopolíticas perduran. El Río de la Plata se presenta como boca de desagüe de los principales ríos navegables del Cono Sur. Si en la época colonial fue un Flandes sudamericano, si desde comienzos del siglo XIX se lo integró al diseño de un novedoso esquema geopolítico, que procuró la conquista del golfo de México al norte y del estuario del Plata al sur; en esta hora de la integración/complementación, Argentina y Uruguay deben coordinar en ese escenario, políticas dirigidas al bien común de la región.

Se nos hace profundamente absurdo que el régimen portuario del Río de la Plata, habiendo sufrido los tiempos de la lucha de puertos, ahora provoque -junto al sistema brasileño- una lucha de hinterlands. Volveríamos, incomprensiblemente, a reactivar "*las insularidades culpables*" como decía el Dr. Luis A. de Herrera.

EL FACTOR MARITIMO EN LAS INSTRUCCIONES DEL AÑO XIII

En esta tierra de Sanabria, como luego en la Banda Oriental del Virreinato; más tarde en la Provincia Oriental de Artigas; como en su breve lapso de Provincia Cisplatina; finalmente desde 1830 como República; en este mismo espacio y conforme a los actores que en él participaron, se diseñaron proyectos geopolíticos disímiles. Es que todo proyecto rehace un determinado espacio geográfico, por lo cual mucho importa la percepción -dinámica o estática- que de él tengamos.

Hace 180 años, al dictar las célebres "Instrucciones del Año XIII", el General Artigas tuvo clara conciencia del alcance geopolítico del espacio Oriental, conforme a las circunstancias políticas y económicas del marco regional. Indudablemente que el espacio interior de la Liga Federal estaba estrechamente vinculado al sistema portuario de la Provincia Oriental.

Conformaban una unidad política, social y económica. Acota Alberto Demichelli en su libro "Formación constitucional rioplatense" que, "...si bien en las Instrucciones 12 y 13 no se menciona el puerto de Montevideo por encontrarse en poder de los españoles, se deduce con toda lógica que una vez recuperado, debía gozar de la misma libertad de comercio que Maldonado y Colonia...", consagrada ella en el artículo 14 de las mencionadas Instrucciones.

El Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres conjugó la visión terrestre con la visión marítima. Aquilató la importancia del litoral fluvial y marítimo de la Provincia Oriental, impulsando una política ampliada, donde la frontera se desdibujaba en el horizonte; comprendiendo que la dinámica que Colonia, Montevideo y Maldonado alcanzaban, no se debía a la previsión española sino que fue una necesaria respuesta a la sagacidad de la política portuguesa.

Esta postura llevó a Artigas a firmar -a mediados de 1817- el Tratado de Comercio con el Comodoro Guillermo Bowles, Jefe de las Fuerzas Navales Británicas en el Atlántico Sur; acuerdo por el cual se consagraron por vez primera en el Cono Sur latinoamericano dos

principios básicos de política internacional: libertad de comercio y libertad de navegación para un río interior (Uruguay), de uso exclusivo hasta entonces para barcos de bandera española.

Tal actitud respondía al "*destino misionero*" que para Artigas tenía la Provincia Oriental. No una patria más, sino una patria impuesta a favor de una concepción espacial comunitaria mayor; la "clave de bóveda" de la Confederación, espacio articulador o charnela entre el determinismo terrestre de las tierras mediterráneas y el posibilismo marítimo-oceánico oriental. Muchos intereses se manifestaron contrarios a este esquema integrador. La oligarquía portuaria de Buenos Aires vio en peligro su "llave portuaria" con la cual disponía de la vida socio-económica del interior argentino. En esta "*rigurosa ortopedia geopolítica*" al decir de Vivian Trías, escapaba la Provincia Oriental con su generoso sistema portuario ultramarino. A la ecuación artiguista TIERRA-RIOS-PUERTOS, se opusieron tenazmente los intereses de las oligarquías mercantil y terrateniente de Buenos Aires y Río de Janeiro, alentadas por el Foreign Office londinense.

EL URUGUAY MARITIMO

El Estado Oriental del Uruguay (como reza en la Constitución de 1830), nació a la vida independiente con dos grandes desafíos geopolíticos a enfrentar: la frontera terrestre con Brasil y la frontera fluvio-marítima con Argentina. Cuestiones que aún mantienen perfiles de conflicto.

El influjo marítimo fue -y los seguirá siendo- un factor vital para el desarrollo de la vida política, económica y social del Uruguay.

Particularmente su generoso frente portuario desde el río Uruguay hasta el oceánico. En el epicentro de esa extensa faja costera, el puerto de Montevideo, que para el argentino Juan B. Alberdi, "*...tiene en su situación geográfica un doble pecado y es el de ser necesario a la integridad del Brasil y a la integridad de la República Argentina. Los dos Estados lo necesitan para complementarse. ¿Por qué motivo? Porque en las orillas de los afluentes del Plata, de que es llave principal el Estado Oriental, están situadas las más bellas provincias argentinas. El resultado de esto es que el Brasil no puede gobernar sus provincias fluviales sin poseer la Banda Oriental, ni Buenos Aires puede dominar las provincias litorales argentinas sin la posesión de esa Banda Oriental*". Los tiempos cambian, aunque los influjos geopolíticos se mantienen. La República Oriental del Uruguay sigue siendo, indudablemente, necesaria para COMPLEMENTAR el desarrollo del "hinterland" de la Cuenca del Plata, cuya vitalidad alcanzó actualmente las tierras bolivianas y paraguayas. Los puertos uruguayos -fluviales, marítimos y oceánico- vuelven a presentarse como indiscutida "clave de bóveda" de la región, económicamente denominada MERCOSUR, con su espina dorsal fluvial en la hidrovía mediterránea Paraná-Paraguay.

La conciencia marítima uruguaya debe entender que no es potestativo de los gobiernos el desdén las leyes geográficas, al decir de Alberto Dauzat.

El Uruguay del siglo pasado, con las características de enclave inglés, no tuvo necesidad de conjugar el factor marítimo, pues el escenario del Río de la Plata, incluso sus puertos, vivía al compás de los intereses británicos.

En la división internacional del trabajo, Uruguay se contentó con las ventajas de situación que le proporcionaba su ganadería extensiva. Tal simplicidad en su forma de actuar, pretendía presentarse como clave efectiva de un modelo político y socio-económico, que se nos presenta

actualmente como causa de la debilidad del sistema, hasta quedar el país con "la fe vacante", al decir de Ortega y Gasset.

Al insistir sobre la necesidad de afianzar una conciencia marítima que responda a las exigencias de los nuevos tiempos, consideramos que todo es posible por cuanto en épocas anteriores lo fue y con destaque. El Dr. Eduardo Acevedo en sus "Anales Históricos del Uruguay" nos recuerda que en 1830 la bandera mercante oriental ocupaba el tercer puesto en el movimiento de navegación por el Rfo de la Plata.

banderas	buques	tonelaje
Estados Unidos	80	1) 17.694 toneladas
Argentina	123	2) 12.951
Uruguay	200	3) 12.469
Inglaterra	46	4) 8.827
Brasil	61	5) 7.955
Francia	29	6) 6.655
totales	539	66.151 toneladas

Fuente: E. Acevedo, tomo I.

Los intereses del naciente Estado Oriental, con visión terrestre y a su vez marítima, llevó a que en 1834, el gobierno dictara un decreto con el fin de promover la presencia marítima del Uruguay en la región. Recuerda el citado Dr. Acevedo: "*Los buques de cabotaje serán nacionales y sus patronos serán siempre ciudadanos del Estado, principiaba diciendo ese decreto, con la advertencia de que la simulación de la primera calidad sería castigada con la pérdida del buque y una multa de 500 pesos. Los buques de cabotaje gozarían del privilegio de guardacostas durante sus viajes, con derecho a practicar el reconocimiento de los barcos anclados en costas orientales y obtener la mitad de las presas que capturasen. Tendrían como distintivo una bandera cuarteada con nueve estrellas azules y una lista horizontal del mismo color en campo blanco*".

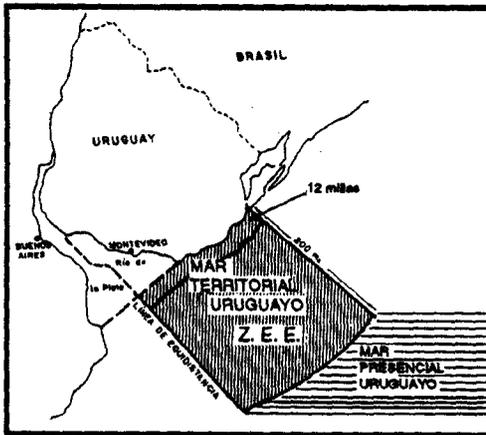
Tal decreto se encuadraba tanto en las implicancias del poder marítimo y del poder naval. Recogía la visión artiguista del Rfo de la Plata y sus tributarios, que al desagotarse en él "*pierden personalidad*" como consideró el Dr. Luis A. de Herrera. Para el caso uruguayo la geografía no admite más que una interpretación: se trata de un espacio territorial comprometido con la vida interior (frontera) y la comunicación exterior (río-oceano). Así lo reconoció el Gral. Bartolomé Mitre en su "Historia del Belgrano" (tomo I, pág. 432) al decir que en 1812, Montevideo tenía "*...el dominio absoluto de las aguas que se aseguraban sus buques mayores en el Rfo de la Plata y su escuadrilla sutil en los ríos superiores*". Evidentemente, la activa presencia de las flotillas artiguistas en el escenario fluvial, como la de los corsarios en el marítimo, garantizaron la unión de las provincias argentinas.

En las instancias actuales, ante el aumento de la potencialidad del "hinterland", Uruguay es también valioso para Paraguay y Bolivia platense en la relación TIERRA-MAR, como esos países son para Uruguay en la relación TIERRA-TIERRA sudamericana. Si aquellas geopolíticamente se presentan como la tierra corazón continental, éste cumple la función de vital arteria comunicante intercontinental.

Georges Clemenceau, a fines del siglo pasado, en su libro "Voyage dans l'Amérique", describe el escenario marítimo platense como el que reúne las aguas de la cuarta parte de la América del Sur, señalando: "Montevideo, a 200 kilómetros de Buenos Aires, parece guardar la entrada del mar interior, mientras que la capital de la Argentina, casi en el fondo de la bahía, parece destinada a recibir la vida interior y a distribuir la que llegue de Europa. De esta manera se complementa la acción política, social y económica de los dos emporios del Uruguay y la Argentina".

Se suceden los presidentes y los políticos, pero los imperativos geográficos y las aspiraciones de los pueblos son constantes. En la feliz interpretación de éstas radica el feliz suceso de aquéllos.

PROYECTAR EL ESPACIO URUGUAYO



Uruguay: factor geográfico	
Superficie terrestre	176.215 km. ²
Mar territorial y ZEE	120.684 km. ²
Río de la Plata	15.219 km. ²
Río Uruguay e islas	633 km. ²
Laguna Merín	1.031 km. ²
Factor terrestre	176.215 km. ²
Factor fluvio-marítimo	137.567 km. ²

La ordenación del espacio uruguayo (terrestre-fluvial y marítimo) se nos presenta como una cuestión de previsión y prospectiva. La integración/complementación en la región debe estar estrechamente relacionada con las determinantes que cada país establece en su Proyecto Nacional, permanentemente adecuado a los variables tiempos históricos.

Hay que aceptar que el "viejo" Uruguay sólo tuvo políticas sin espacio.

El "nuevo" Uruguay debe una corrección a su miope visión capital-puerto, a favor de un campo óptico que abarque tanto su frontera terrestre como la marítima, con el objetivo de planificar estrategias -de por sí históricas- de país chamele o gozne, fundamentalmente para descubrir y aprovechar a favor de sus intereses nacionales, el "Uruguay atlanticense" que tan elocuentemente describe Leslie Crawford en su libro con título homónimo.

Las variables y dinámicas proyecciones sociales, económicas y estructurales, obligan al Uruguay a practicar políticas con visión espacial, pues los logros a que aspira alcanzar cualquier Nación no pueden quedar librados al resultado de la casualidad o en base a un simple determinismo supuestamente beneficioso. Los países del Cono Sur están dialogando en función de espacios integrados; felizmente, derribando mitos decimonónicos; creando nuevos símbolos y arquetipos. La integración/complementación exige nuevas definiciones. En el sistema internacional -por ejemplo- el concepto de soberanía no representa una cuota asignada de aislamiento ni una silvestre porción de soledad. Por el contrario, encierra la posibilidad de

alcanzar la difícil plenitud de nuevos valores, compartidos intereses y asumir responsabilidades nacionales dentro de un amplio contexto de soberanías compartidas. *"La soberanía -nos dice Sánchez Sorondo- no se gradúa por coeficientes de impenetrabilidad; se mide por la propia capacidad de comunicación. No es déficit, sino un superávit en la relación internacional"*.

En el ámbito nacional, como expresáramos en líneas anteriores, el espacio uruguayo acusa diferencias funcionales: desde el sur-este (con vocación atlántico/platense) al nor-oeste donde se siente comprometido como frontera. Ambos espacios se ven hoy enfrentados a dos proyectos regionales trascendentales: el MERCOSUR y las hidrovías Paraguay-Paraná y Uruguay. En tal contexto espacialmente ampliado, Uruguay cuenta con óptimas condiciones para cumplir una función de Estado de servicio, entrelazando el concepto funcional de maritimidad al de continentalidad en base a un profundo y generoso espíritu nacionalista-integracionista. Los autarquismos nacionales quedaron archivados, por obsoletos o negativos.

El desarrollo comunitario de los países latinoamericanos no sólo debe enfocar el crecimiento del sistema económico. Nuestros pueblos necesitan de un inmenso esfuerzo histórico para plantear programas de integración física, armónicamente articulados, donde cada nueva obra física sea parte de un mecanismo mayor. En tal sentido, se hace imprescindible evitar la dispersión de esfuerzos, pues objetivos nacionales y regionales no pueden ni deben oponerse a superiores intereses multilaterales.

Un planteo global no supone un esquema abstracto ni es el resultado de una suma de hechos parciales, sino que debe reflejar la veracidad de un proceso integrador, encaminado a superar y afianzar un estado social de convivencia. En menos de tres décadas se ha producido una verdadera revolución en materia de integración física en el Cono Sur latinoamericano.

En el caso particular de Uruguay, desde largo tiempo atrás, está muy comprometido en la definición de objetivos y estrategias a favor de un actualizado proyecto de país, tomando muy en cuenta las proyecciones que vienen alcanzando la planificación geopolítica de los países de la región.

José Ingenieros logró redondear un bello pensamiento al expresar que, *"si un pueblo es vital y tiene un destino histórico que cumplir, un ciclo que recorrer, sus hombres lo prevén y lo interpretan, anticipándose con el pensamiento a la realidad que otros alcanzarán a vivir"*. En buen romance, interesa saber no sólo qué preocupa al mundo, sino también cómo la sociedad mundial reacciona y hacia donde se dirige. Y este es el punto de partida para resolver la actual problemática uruguaya: auscultar los movimientos regionales y mundiales, sus tendencias, sus alcances, e inteligentemente ubicarse dentro de ese gran contexto con decisiones que más favorezcan al interés nacional.

POR UNA CONCIENCIA MARÍTIMA

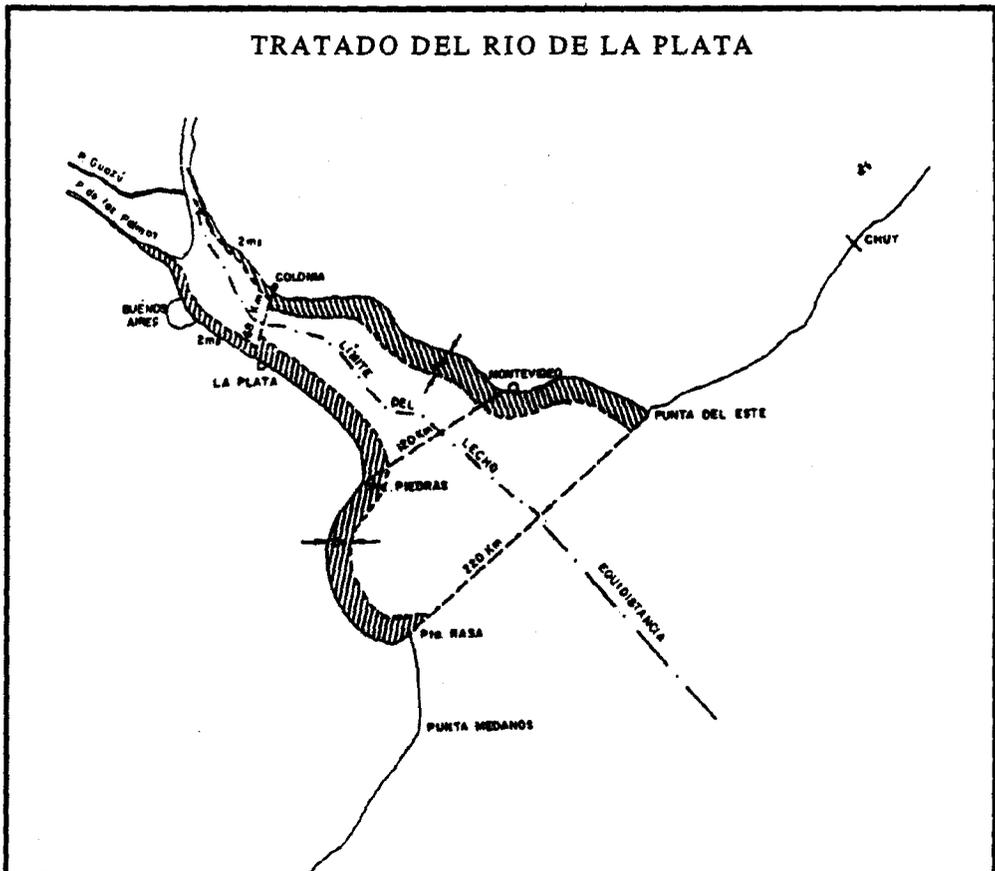
El Uruguay debe ser visto desde fuera de sus fronteras. Desde el mar que lo rodea; extenderse por su territorio y confundirse en el vigor constructivo de la región toda. Afirma el "maestro del predecir" Herman Khan: *"Es seguro y cierto que las medidas tomadas en el presente condicionan el mañana. El problema sólo reside en que la elección del futuro no puede ser involuntaria, indeseable, imprevisible"*.

Analizar la situación uruguaya desde el mar, implica la necesidad de revitalizar la conciencia marítima que en otros tiempos tuvo. Ante las realidades actuales, evaluar las enormes posibilidades que ofrece su espacio marítimo y fluvial, apoyado con la facilidad de

navegación y la cobertura de sus puertos naturales. Conciencia marítima que sitúa al Uruguay en una indiscutida encrucijada, relacionando mercados del Cono Sur con los transcontinentales. Esta posición privilegiada no sufrió cambios -como le sucedió al puerto de Valparaíso- ante la apertura del canal de Panamá, como no opacó la importancia de Ciudad del Cabo, Simonstown en el Atlántico Sur oriental. Por el contrario, adquiere trascendencia ante la dinámica de la región y los inconvenientes que se acumulan en el puerto de Buenos Aires. En 1857, ya escribía Domingo F. Sarmiento: *“El Río de la Plata se embanca rápidamente en toda su extensión y en pocos siglos más, Buenos Aires habrá dejado de ser puerto y porteños se llamarán sólo los que pueblan la ensenada”*. No existen observaciones que permitan determinar la velocidad del crecimiento de los sedimentos, aunque en otros casos como el Missisipi se ha comprobado que su delta avanza unos 60 metros por año; el del Ródano avanza 42 metros. (Juan B. Médici *“Informe sobre los ríos y estuario del Plata”*).

LA POSICION MARITIMA DEL URUGUAY

La República Oriental del Uruguay se sitúa *“en la esquina del Río de la Plata y el océano Atlántico”*, manifestaba en el Senado el Dr. Bauzá en 1897, cuando se debatía acerca de la construcción de un puerto de aguas profundas en La Coronilla. Vibraba en los estadistas de fines



y principios de siglo, una conciencia marítima a favor de los intereses regionales. Era constante el debate político dirigido a fortalecer el Poder Marítimo Nacional, entendiéndose que éste - como afirmara el Almirante Gorshkov- *"puede ser aquilatado no sólo por las armas con las cuales una Nación podrá participar en los acontecimientos del mar, sino también por su marina mercante, sus unidades pesqueras y oceanográficas, sus instalaciones portuarias como también por sus perspectivas y tradiciones marítimas"*.

Las tradiciones y las perspectivas, expuestas permanentemente en artículos, libros, debates, realizados tanto en Argentina como en Uruguay, señalaron como una costante la importancia geopolítica del escenario platense. En nuestros días asistimos a la expansión de las fronteras agrícolas de la región, el auge de centros de desarrollo, el aumento comercial intra y extra regional, hechos concretos que requieren facilidades de transporte a bajo costo a través de infraestructura competitiva, sistema multimodal adecuado, agilidad en los trámites burocráticos, seguros canales de navegabilidad y puertos aptos con capacidad de maniobra.

La región se viene dinamizando social y económicamente. El Brasil del suroeste no escapa a esa atracción y por ello alentó la actualización técnica de la hidrovía Paraguay-Paraná. El Departamento de Santa Cruz de la Sierra ve en ella una nueva posibilidad para obviar su mediterraneidad, al igual que Paraguay dado que la producción de sus ejes agrícolas sojeros reclaman nuevas oportunidades de salida al exterior. Argentina que concentra el 62% de la carga agrícola en la zona de influencia portuaria de Rosario sufre dificultades, señaladas por el experto argentino Ing. Boscovich: *"Los canales de navegación en el Río de la Plata (Canal Punto Indio-Intermedio-de Acceso Norte y Sur), por donde se accede a los puertos fluviales de la Cuenca del Plata, permanecen con la misma profundidad -28 pies de cero- como hace más de cien años cuando fueron inaugurados"*, lo que incide directamente en los costos de flete.²

Ante estas realidades insoslayables, Uruguay debe ponderar su política marítima con espíritu integrador, haciendo uso de sus ventajas geográficas comparativas. Desde la época colonial el sistema portuario de la Cuenca del Plata se presenta como un serio problema a resolver. Antaño los puertos y la isla Martín García, ayer no más la jurisdicción marítima en el río; hoy las zonas de alije, indirectamente las zonas francas; finalmente los canales de acceso desde las hidrovías Paraguay-Paraná y Uruguay. El mal entendido sentido de competitividad, ignora el alcance positivo del factor complementariedad.

El Contralmirante argentino Jorge A. Fraga, considera que en un futuro, próximo, *"...quienes establecerán los puertos de embarque serán los exportadores, los armadores, y se basarán en los costos, en las modalidades del tráfico mundial, en la posición geográfica y geopolítica del país en consideración, su eficacia, las distancias, los fletes, las profundidades, las tipos de cargas y todos los aspectos", que ofrezca "esta entrada a la tierra"*.

Concordamos con este criterio, en cuanto a que la decisión final la tiene el sector privado. La Ley de Puertos (Argentina) de 3 de junio de 1992 reglamentó en su capítulo II, el dominio y utilización de los puertos, clasificándolos en estatales, nacionales, provinciales, municipales y privados. Es decir que las condicionantes favorables para una toma de decisión por parte del sector privado, deben estar respaldadas por políticas portuarias que los Estados determinan. Existen otros antecedentes en la región: los "corredores de exportação" brasileños, respondiendo a un acuerdo previamente firmado con empresarios japoneses en 1972, con el fin de definir

2 Para trasladar cereales por el Paraná a 600 km. al norte se pagan 27 dólares/tonelada. Para llevarlos al Japón su costo es de 22 dólares. Una carga por tren Rosario-Bahía Blanca (700 km.) cuesta 24 dólares/tonelada; desde Bahía Blanca a Rotterdam (12.000 km.) menos de 20 dólares/tonelada.

geográficamente las áreas productivas y potenciales que deberían recibir infraestructura adecuada para la movilización y embarque de productos destinados a la exportación. Oportunidad aprovechada con intuición geopolítica por Brasil para trasladar los "ejes fluviales de los meridianos" hacia "corredores terrestres de los paralelos", hacia sus puertos (Paranaguá, Itajaí, Río Grande) y apoyado por la Resolución 52 del Tratado de la Cuenca del Plata.

PROTAGONISMO URUGUAYO Y SUS ESCENARIOS

El protagonismo uruguayo debe consolidarse en cuatro escenarios marítimos que convergen con dos áreas terrestres vitales: Cono Sur y Antártida. Aquellos escenarios son: Río Uruguay, Río de la Plata, Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva, y Atlántico Sur.

Quedó determinado que el espacio terrestre uruguayo ocupa 176.215 km.².

Por Decreto Nº 604 de 3 de diciembre de 1969 y posteriormente por Ley Nº 13.833 de 29 de diciembre del mismo año, la soberanía espacial uruguaya prácticamente se duplicó, teniendo en cuenta además, que por lo decidido en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la frontera marina debe ser medida hasta la plataforma continental y definir así la jurisdicción nacional.

En líneas generales, la conciencia marítima uruguaya debe considerar en su agenda geopolítica, entre otros puntos:

- * mantener presencia en las aguas jurisdiccionales uruguayas, controlando eficazmente la investigación técnico-científica, como la explotación de los recursos ictícolas.
- * consolidar su actuación política y económica en el área del Río de la Plata y en el Río Uruguay, en base a una estrategia de complementación con la República Argentina, como lo determinan el Tratado del Río Uruguay y el Tratado del Río de la Plata.
- * facilitar la salida de cargas del hinterland platense, adecuando los canales de Martín García, en relación con las exigencias tiempo-costo que determina el comercio internacional.
- * actualizar la política portuaria del país, en estrecha relación con las necesidades de las regiones interiores del Cono Sur.
- * intervenir activamente en acuerdos políticos, económicos, ecológicos y de defensa en el Atlántico Sur.
- * mantener activa presencia en el Atlántico Sur, en la faja comprendida entre los paralelos que delimitan el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva y el Mar Presencial uruguayo.
- * consolidar la presencia política, científica y tecnológica uruguaya en el territorio antártico conforme a lo establecido por el Tratado, dada su condición de parte contratante del mismo (11/I/1980) y Miembro del SCAR (12/IX/1988).

CONCLUSIONES

La lectura de nuestro pasado revela que Uruguay se detuvo o sufrió debilitamiento o demuestra estancamiento, desde que volvió las espaldas al mar.

Uruguay es una unidad geográfica tierra-mar, pieza fundamental en la región del Cono Sur atlántico sudamericano.

Ante aquella lectura y esta realidad, a Uruguay se le hace exigencia educar para el mar,

alentando su investigación, cuidándolo como fuente de recursos, pues el mar uruguayo forma parte del complejo sistema ecológico del Atlántico Sur y la convergencia antártica, además de servir sus aguas y sus puertos como "puerta de salida" a las hidrovías, consideradas éstas como "entradas a la tierra" -

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- Lewis Tambs:** Factores geopolíticos en América Latina. Montevideo, GEOSUR, año I, Nº 2, 1979.
- Raymond Barré:** El desarrollo económico, México, F. Cultura, 1962.
- Leslie Crawford:** El Uruguay atlanticense, Montevideo, Monteverde, 1974.
- Giscard d'Estaing:** Democracia francesa, Barcelona, 1980.
- Justiniano Allende Pose:** La cuenca del Plata, Buenos Aires, 1976.
- Homero Martínez Montero:** El apostadero naval de Montevideo, Montevideo, 1957.
- José E. Greño Velasco:** Argentina-Uruguay, punto a una larga controversia. Madrid, Rev. de Política Internacional, Nº 132, 1974.
- Francis Drake:** The world encompassed, Londres 1854.
- Acarrete de Biscay:** Relación de viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú (traducido del francés y editado por Alfer y Vays, Buenos Aires, 1943)
- Alberto Demichelli:** Formación constitucional rioplatense, Montevideo 1955.
- Juan B. Alberdi:** Reconstrucción geográfica de la América del Sur, en Obras selectas, tomo 7, 1943.
- Eugenio Petit Muñoz:** Artigas y su ideario a través de series documentales. Ed. Universidad de la República s/f.
- Carlos Badía Malagrida:** El factor geográfico en la política sudamericana. Madrid, Ratés, 1919.
- F.A. Kirkpatrick:** South America and the war. New York, 1919.
- Georges Clemenceau:** Voyage dans l'Amérique. tomo 2, París, s/f
- Eduardo Acevedo:** Anales históricos del Uruguay. Montevideo, Barreiro y Ramos, 1933.
- Moniz Bandeira:** O expansionismo brasileiro. Río de Janeiro, 1985.
- Alberto Palomeque:** La jurisdicción del Plata. Montevideo, Edit. Guimaraens, 1909.
- Francisco P. Miranda:** Influencia de la marina en el porvenir del país. Montevideo, Impr. La Nación, 1896.
- Cuadernos de Marcha** Nos. 21 y 77 de 1969 y 1974.
- L. Dudley Stamp:** Geografía aplicada. Buenos Aires, EUDEBA, 1965.



EL TRANSPORTE MARITIMO: DERECHO Y REALIDAD

por la Dra. Adriana Sciarra de Hughes

La Dra. Adriana Sciarra es Doctora en Derecho y Ciencias Sociales, egresada de la Universidad de la República.

Se desempeñó como docente en las Cátedras de Técnica Forense y Derecho Comercial de la Facultad de Derecho.

Ejerce su profesión en forma independiente, con orientación al Derecho Comercial y especialmente al Derecho Marítimo, desempeñándose desde hace más de doce años como asesora de los Clubes de Protección e Indemnización (Mutuales de Seguros Marítimos).

INTRODUCCIÓN

Muchas veces, a lo largo del ejercicio de mi profesión, me he visto enfrentada a la extraña situación que mi propio cliente se convierta en mi "contraparte", y en una contraparte más dura y difícil de doblegar y convencer que quien realmente lo es.

Ello ocurre cuando debo explicarle que, aunque él tenga razón, y aunque a mi criterio, el Derecho lo ampara, aún así, su caso está perdido antes de comenzar y el mejor camino es el de buscar la solución que represente el menor costo posible.

Aunque debo reconocer que el adoptar esta posición resulta frustrante desde mi punto de vista como Abogado, el deber de lealtad frente a mi cliente me obliga a evitarle una "aventura jurídica" de dudosos resultados, que para mí puede resultar de gran interés, pero, que para él y su empresa, sólo representaría mayores costos.

Esta situación se plantea muy a menudo, ante casos en los que está en juego la responsabilidad del transportista marítimo frente a los intereses de la carga.

EL "VERDADERO" MUNDO EN QUE NOS MOVEMOS

La experiencia de la defensa en este campo, me ha demostrado que pueden distinguirse tres niveles diferentes de REALIDAD a su respecto.

Una, sería la realidad del comercio o del negocio marítimo en la práctica, que funciona sobre determinadas bases y principios, que son aceptados pacíficamente, mientras no se produzca ningún hecho que altere esta rutina y ponga en riesgo los intereses de alguna de las partes, especialmente, en el caso del transporte, los intereses de la carga.

Frente a esta "realidad práctica", aparece una segunda manifestación, constituida por nuestro derecho positivo, es decir, el conjunto de normas aplicables en la materia. Esta "realidad jurídica", muchas veces es ajena a las reglas que rigen la práctica y que lo hacen con eficacia, en tanto y en cuanto, como señalamos, no se produzca el conflicto y eventualmente, el litigio.

En este punto, cuando se plantea la controversia, es que se pone de manifiesto que muchas

de esas prácticas pacíficamente aceptadas carecen de todo respaldo en nuestro Derecho, teniendo muchas de ellas, origen en disposiciones extranjeras o incluso en convenciones multinacionales que no son de aplicación en nuestro País.

Llegamos así, al tercer nivel de realidad al que aludíamos, que es aquél que se refiere a nuestra jurisprudencia, es decir, a la concreción de las normas generales en decisiones concretas.

Esta "realidad jurisprudencial" constituye la aplicación e interpretación que hacen los Tribunales de la realidad jurídica, frente a los hechos que se le plantean como litigiosos, y que se traduce en sentencias de cumplimiento obligatorio. El peso, entonces, de esta "realidad jurisprudencial" es enorme, pues una vez planteadas las cosas en la vía judicial, ella marcará ineludiblemente el destino de la causa.

El análisis del conjunto de resoluciones de nuestra Justicia, demuestra que muchas veces ellas se apartan de la realidad práctica del comercio y el transporte marítimos, y dejan de lado normas claras y concretas de nuestro Derecho positivo, en favor de interpretaciones que muchas veces presentan poca fundamentación, recurriendo en su apoyo, únicamente a otras sentencias anteriores referidas a casos similares.

Frente a estas tres REALIDADES que presentan a veces escasos puntos de contacto entre sí, el desconcierto y la sensación de inseguridad, son las lógicas consecuencias para quien debe diariamente enfrentarse a la variada casuística que ofrece el negocio marítimo.

ATISBANDO POR LA VENTANA DEL DERECHO

Sin pretender encarar un análisis profundo y detallado, creemos, en base a lo señalado anteriormente, que puede resultar interesante hacer una breve reseña del tema de la responsabilidad del transportista marítimo, desde el punto de vista de nuestra legislación y jurisprudencia.

Quizás ello sea útil para alertar a quienes se mueven en este ámbito, respecto al hecho de que muchas veces, pese a que la "realidad práctica" los respalde y la "realidad jurídica" los ampare, frente al caso concreto, la "realidad jurisprudencial" los condenará.

El principio de responsabilidad del transportista en nuestro Derecho Positivo.

De acuerdo con lo que dispone nuestro Código de Comercio en su artículo 1078, el Capitán *"responde de los daños que sufra la carga, a no ser que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o culpa del cargador, incluyéndose los hurtos, o cualesquiera daños cometidos a bordo por individuos de la tripulación, en la forma determinada en el Título VI de este libro"*.

La norma de por sí, es bastante dura y terminante y la elaboración que de ella ha hecho la doctrina, no lo es menos.

La doctrina nacional más reciente, califica la obligación del transportista como una obligación DE RESULTADO, lo que conjugado con la disposición anotada, determina que como principio, el Capitán, hoy diríamos mejor, el transportista marítimo, es responsable de trasladar la carga que recibe a bordo, de un punto geográfico a otro, y entregarla en las mismas condiciones en que la recibiera. Si no lo hace, es decir, si la carga no llega a destino, o llega, pero con daños o mermas, deberá pagar la indemnización correspondiente, salvo que pruebe que el incumplimiento proviene de alguna de las causas taxativamente mencionadas: vicio

propio de la cosa, fuerza mayor o culpa del cargador. Es decir, que, como principio, sólo se admiten estas causas de exoneración. Y si bien a primera vista puede parecer que ellas conceden cierta laxitud al principio, ello no es así.

Los Tribunales han demostrado una gran rigidez en la interpretación, y en los hechos, el espacio que estas causas abren para la eventual liberación de responsabilidad del transportista marítimo, es más que reducido.

Como contrapartida y compensación a un régimen tan exigente, es que nuestro Código reguló las condiciones en que debe cumplirse la determinación del estado y condiciones de la carga para que el incumplimiento pueda ser imputable al buque.

Con este objetivo, surgen los arts. 1256 y 1257 del Código de Comercio, que vienen a establecer los límites dentro de los cuales podrá hacerse responsable al transportista marítimo por daños o faltantes en el cargamento.

O sea, que, como principio, para el consignatario de la mercadería, es suficiente probar la avería o faltante, para hacer responsable al transportista. Pero para que tal avería o faltante pueda ser imputable, debe ser comprobado dentro de ciertos límites temporales (tres días como máximo), y verificado **judicialmente**.

Lo que se busca es que la comprobación se cumpla en un régimen de garantías para las partes y antes de que se rompa definitivamente el vínculo de inmediatez entre el buque y la carga, ya que él es el sostén de la presunción de responsabilidad que da apoyo a todo el régimen que hemos venido analizando

Sin embargo, nuestros Tribunales, en contra de tales disposiciones, vienen admitiendo reclamos en los que se omite el cumplimiento de una verificación, que no sólo no es judicial, sino que muchas veces es cumplida por los intereses de la carga en forma unilateral, y mucho tiempo después que el buque ha perdido toda posibilidad de custodia sobre la misma.

Otras veces, se admite como "verificación", el acta de observación de la A.N.P., aún cuando ella no sea producto de una verdadera VERIFICACION, sino que en la mayoría de los casos es únicamente una observación de las condiciones del embalaje, por lo que no contempla las exigencias legales antes indicadas.

Límites y alteraciones al principio legal de responsabilidad.

Como es lógico, frente a un régimen de responsabilidad tan estricto, y en base al principio de primacía de la autonomía de la voluntad de las partes, que gobierna a nuestro Derecho Privado, nuestro legislador abrió otras vías para alterar este régimen.

Es así que normas como los artículos 1087, inciso 2º y 1197, numeral 9º, abren la posibilidad de tales modificaciones, entre las que se encuentra la inclusión de las denominadas: **CLAUSULAS LIMITATIVAS DE RESPONSABILIDAD**, y el artículo 1217 prevé a texto expreso las **CLAUSULAS DE RESERVA**, es decir, aquellas "*estipulaciones incorporadas en los conocimientos de embarque por las cuales se resta validez o simplemente se desconocen algunas de las referencias suministradas por el cargador respecto del peso, calidad, contenido, número, etc. de las mercaderías embarcadas*" (DR. BELTRAN MONTIEL "El transporte por agua y la Convención de Bruselas de 1924" pág. 77 y 78).

Dichas cláusulas suelen expresarse bajo las fórmulas "DICE Pesar", "CALIDAD, PESO, NUMERO DESCONOCIDOS", etc.

En general, y pese a las claras normas legales, ni las cláusulas limitativas de responsabi-

lidad, ni las de reserva, son admitidas como válidas por nuestros Tribunales.

Los argumentos para su rechazo han ido variando, y diríamos que, a medida que en la defensa de los intereses de los transportistas marítimos se logra destruir uno de tales argumentos, surge uno nuevo.

Como consecuencia, el transportista que, incluídas algunas de estas cláusulas en el conocimiento de embarque, se entiende protegido, debe tomar conciencia de que en nuestro país, la tendencia generalizada de nuestros tribunales es la de rechazar como inaplicables, las cláusulas de reserva, las cláusulas limitativas de responsabilidad, y salvo excepciones, todas las cláusulas impresas en dichos documentos, que se relacionan con las condiciones del transporte.

Podríamos decir que la ecuación que se aplica al valorar la procedencia de un reclamo, se limita a comparar lo que figura en el conocimiento de embarque, con lo que resulta a la descarga, debiendo el transportista responder por las diferencias.

CONCLUSION

Como consideración general, resulta de las manifestaciones anteriores, que nuestra jurisprudencia acusa una tendencia marcadamente contraria a los intereses de los armadores y de los transportistas marítimos en general.

Como consecuencia, la mayor parte de los reclamos por faltantes y averías de carga que llegan a los Tribunales son resueltos en favor de dichos reclamos.

Sinceramente, a menudo nos sorprenden los esfuerzos que los Jueces realizan para vencer el obstáculo que representan claras normas legales, en aras de llegar a una solución que haga posible el acoger un reclamo por faltantes o averías.

Resulta difícil precisar cuál es la explicación para tal situación. Quizás tenga su causa en el desconocimiento del juzgador de la realidad en que se inserta el negocio que se le presenta; es posible que influya también, el perjuicio de que en el contrato de transporte, se enfrenta una parte poderosa que impone arbitrariamente sus condiciones, a un débil sujeto que intenta introducir sus productos en un país extranjero.

Razonando así, se olvida que el comercio internacional ha adquirido un desarrollo que hoy día no deja margen a la improvisación, resultando absolutamente anacrónico el presumir la inferioridad del exportador o del importador. Pero además, se pasa por alto con este perjuicio, el hecho de que cuando el litigio llega a la etapa judicial, hace ya mucho que el importador fue indemnizado por su asegurador y que quienes se enfrentan en el juicio, son dos compañías igualmente fuertes: la empresa de transporte y la compañía de seguros.

Es probable que los Tribunales entiendan, con esta tendencia, llegar a soluciones más justas; no nos atrevemos a pronunciarnos sobre el valor Justicia, como valor absoluto; sólo nos podemos ceñir al Derecho, que es la única referencia que tenemos los hombres, para medir ese valor.



EL CONTROL POR EXPERTOS Y EL TRAFICO FLUVIAL Y MARITIMO

por el Capitán de Fragata (R) Eduardo Nosei

El Capitán de Fragata Eduardo Nosei egresó de la Escuela Naval en 1957, y luego de prestar servicios en diferentes unidades flotantes y terrestres, se retiró voluntariamente del servicio naval activo en 1979.

Desde esa fecha se ha desempeñado en la Marina Mercante como Capitán de buques de ultramar, pesca, y cabotaje; como perito naval en la construcción, recepción, pruebas, puesta en operación y traslado de distintas embarcaciones; como gerente de operaciones y capitán de armamento de empresas de transporte marítimo de pasajeros, y actualmente también como armador de embarcaciones de tráfico de cabotaje y fluvial en los ríos de la Plata, Uruguay y Paraná.

Ha desarrollado una extensa actuación pericial marítima en distintas circunstancias, tales como siniestros, estudios y asesoramiento técnicos, e instancias legales. Se destaca, entre muchas otras, su participación en el salvamento y remolque del maxi velero ex-Martella, actual Uruguay Natural.

Participó, representando a la Asociación de Peritos Navales del Uruguay, en congresos internacionales de la especialidad en el exterior, y fue electo por dos períodos consecutivos (1988-1992), presidente de dicha institución.

En 1992, como Presidente de la Asociación de Derecho Marítimo del Uruguay, concurrió a la firma del Tratado de Las Leñas (Hidro vía Paraguay-Paraná), y presidió el Congreso Ibero-Americano de Derecho Marítimo celebrado en Montevideo.

*"Felix qui potuit rerum cognoscere causas". Virgilio
("Feliz quien puede conocer la causa de las cosas").*

INTRODUCCION

La industria naval, las operaciones portuarias y las actividades relacionadas con el tráfico marítimo, manejan, en todos los idiomas del mundo, una terminología propia, muy especial.

Al mismo tiempo, la abrumadora cantidad de normas legales, reglamentarias o técnicas, etc., hacen sentirse como absolutamente extrañas a aquellas personas que no están específicamente inmersas en esta temática.

El significado, el alcance, y la trascendencia que tiene el control por expertos, no es suficientemente conocido, aún para numerosas personas ligadas al quehacer fluvial y marítimo.

Por lo tanto, no son mayormente de dominio público las funciones y tareas que cumplen los expertos y la estrecha relación que tiene su actividad con aspectos tales como:

Seguridad: de la vida humana en el mar, de las embarcaciones, de las cargas.

Seguros: de embarcaciones, de las cargas.

Industria Naval: construcciones, reparaciones, mantenimiento, suministros, etc.

Contaminación Ambiental: prevención y contramedidas.

Siniestros: abordajes, encallamientos, incendios, naufragios, asistencia, salvamento, causas, averías, responsabilidad, evaluaciones.

Legislación Nacional: Convenios Internacionales

La presentación que sigue, es tan sólo una aproximación a un tema muy vasto, por lo tanto no ha de pretender otra cosa, que intentar ayudar a una mejor comprensión de la importancia que reviste, la actuación de los expertos en el comercio marítimo y fluvial mundial.

ANTECEDENTES

La seguridad de los buques, y quizás aún más, la que éstos ofrecían para transportar mercaderías, (hoy seaworthiness, navegabilidad), fue desde siempre, tema de preocupación constante y creciente.

Participaban de esta inquietud, todos los involucrados en el comercio, especialmente el marítimo, entre los que se encontrarían, seguramente, valga la redundancia, los "aseguradores" y los "prestamistas a la gruesa".

Se ha expresado anteriormente, lo ajenas que se sienten no pocas personas, cuando se enfrentan a la temática marítima.

Aun más, respecto al Seguro Marítimo, existe una opinión muy generalizada, no solamente en el campo académico, sino a nivel de toda la industria, de que se trata de "un tema inaccesible y esotérico".

No obstante ello, hay quienes sostienen y no con escasa razón, que el estudio del Seguro Marítimo, constituye la mejor manera de lograr el más acabado entendimiento del Comercio, la Industria y el Derecho Marítimo.

Es válido sospechar que aquella inquietud por la seguridad, ha debido configurar un factor primordial para la aparición de expertos en el escenario de los negocios relacionados con las actividades navegatorias.

Los romanos conocieron una forma de préstamo llamado "nauticus foenus" y también aplicaban una famosa cláusula, "*si navis ex Asia venerit*", que hacía depender de un contrato, la llegada del buque desde los puertos de Asia.

El Seguro Marítimo en general, se desarrolló paralelamente al Derecho de la Navegación, durante la Edad Media y el Renacimiento; y tal como sucedió a esta rama del derecho, sus costumbres fueron uniformes, antes de plasmarse en los ordenamientos legales.

"El Consulado del Mar" ya regulaba al Seguro Marítimo; otra famosa codificación, el "Guidón de la Mer", fue consagrada a este instituto; y la célebre "Ordenanza de la Marina" de 1681, lo reglamentó durante el reinado de Luis XIV.

También del siglo XVII data "LLOYD'S", la famosa asociación de aseguradores individuales de Inglaterra.

Los primeros "coffee houses" de la Londres del siglo XVII, fueron centros, no solamente comerciales y culturales, sino también de debates y discusiones con influencia política.

Esto último fue motivo para que Carlos II, considerándolos como "*nurseries of sedition and rebellion*", intentara, infructuosamente, suprimirlos.

Entre los numerosos cafés que existían en Londres por aquellos tiempos, había uno, llamado "LLOYD'S COFFEE HOUSE", propiedad de Edward Lloyd, que estaba situado en Tower Street.

Resulta incierta la época en que este café fuera inaugurado, pero la LONDON GAZZETTE de febrero 21 de 1688, registra su existencia en un aviso ofreciendo una remuneración pagadera en el Lloyd's Coffee House, por concepto de servicios prestados a un tal Mr. Edward Brandsby.

No se tienen noticias de que el Lloyd's fuera más confortable, particularmente mejor atendido, o que en algún sentido, tuviera un nivel superior al de sus colegas contemporáneos.

Gozaba sin embargo este café, de la ventaja de estar situado cerca del Támesis, próximo a los muelles, cualidad que le otorgaba un atractivo especial, con poder de convocatoria para gente de mar, artesanos y maestros constructores, armadores, navieros, importadores, exportadores, así como hombres de negocios en general.

Por aquellos días, finales del siglo XVII, grande era la avidez, en los mercados de las metrópolis, por los exóticos productos ultramarinos; en tanto que también eran considerables los innumerables riesgos que enfrentaba cada travesía.

Es por esto último que, en las hospitalarias mesas de aquel café de Mr. Edward Lloyd, entran a escena otros actores comerciales, que pasan a participar a su modo de la aventura marítima.

Estos agentes de negocios, mediante la celebración de contratos que suscribían individualmente con los partícipes de las expediciones, se comprometían a indemnizar por las pérdidas que, por "fortuna de mar", sobreviniesen a los buques o a las cargas.

No habían, por aquel entonces, compañías aseguradoras como las que hoy existen; los negocios eran concretados por individuos que pasaron a ser denominados "underwriters", (suscriptores), por el hecho de ser quienes estampaban sus nombres al pie de los textos de las pólizas de seguros, en las que fijaban los términos de la contraprestación.

Es de imaginar que las tertulias del Lloyd's, debieron ser de un animadísimo intercambio acerca de los buques y sus características técnicas, las rutas y sus peligros y dificultades, la situación política en las zonas a navegar, los puertos y sus facilidades, las cargas y sus particularidades, los capitanes y sus aptitudes; generándose allí seguramente, aunque informal, una verdadera comunidad de inteligencia marítima.

Aquella informalidad, donde preveía el individualismo, no satisfacía plenamente a la comunidad, puesto que no brindaba suficientes garantías a los inversores, especialmente a los suscriptores de seguros.

No se disponía de ningún registro ni ordenamiento de buques, según sus características técnicas, constructivas, de seguridad, y de sus aptitudes para desempeñarse en las distintas rutas marítimas.

No estaban disponibles, por lo tanto, los datos suficientes sobre los cuales calcular las primas de seguros según los posibles riesgos a enfrentar.

Sin duda, los suscriptores, en su necesidad de informarse, interrogarían a maestros constructores, artesanos, capitanes y marinos en general, acerca de la edad, robustez y condiciones de navegabilidad de los buques.

El factor individual, infinitamente diverso, no permite generar conceptos de apreciación general, si es evaluado aislado del universo de los datos con los que debe relacionarse.

Informaciones influidas por capitanes o armadores inescrupulosos, deformadas intencionalmente en beneficio de sus intereses, a menudo lograban obtener embarques de valiosas mercancías, en viejos y deteriorados buques, con escasas chances de completar la travesía, y con primas de seguro sub-valoradas en base a datos inexactos.

Esta situación ocurría tanto en los ámbitos marítimos londinenses, como en sus rivales comerciales de las metrópolis de la Europa Continental.

Alrededor de 1760 aparece en Londres el primer embrión de registro y clasificación de buques, pero carente aún de las formalidades técnicas y de organización adecuadas.

Habrà de transcurrir medio siglo, hasta que una sucesión inusual de siniestros ocurridos en 1821, con una serie extraordinaria de naufragios, conmovi6 las estructuras de los negocios marítimos, con particular énfasis en los aseguradores.

En el mes de mayo de 1822, el periódico inglés "THE COURIER", publicaba:

"Jamás, en la memoria de los hombres, las tempestades han causado tantos daños, como las que se han hecho sentir el pasado invierno sobre las costas de Europa. Se calcula que se han perdido 2.000 naves y 20.000 marinos y pasajeros".

Las consecuencias de tal desastre no se hicieron esperar: de las 3 grandes compañías aseguradoras que existían en París, la COMMERCIALLE, la ROYALE y ASSURANCES GENERALES, solamente esta última logró sobrevivir, las restantes debieron liquidarse.

En este crítico entorno, en el mes de junio de 1828, se funda en Amberes el BUREAU VERITAS, (B.V.), con el objetivo de brindar asesoramiento a los aseguradores, acerca de las cualidades y defectos de las naves y mantenerlos permanentemente informados, durante la vigencia de las primas de seguros contratadas.

Los inicios del B.V. fueron por demás dificultosos; en efecto, no había aún consolidado su instalación, cuando un hecho de orden político, sin vinculación alguna con sus actividades y negocios, puso en jaque su existencia, a fines de 1830.

La ciudad de Amberes sufrió un bombardeo durante los hechos derivados de la revolución de julio de 1830, causando grandes pérdidas y perjuicios a la floreciente actividad comercial de todo el país.

Estos acontecimientos, desmoralizaron al mundo empresarial e incitaron a los directores del B.V. a instalar una sucursal de sus oficinas en París.

El local abierto en la capital francesa, adquirió rápidamente tal importancia, que un par de años mas tarde, la oficina matriz de Amberes estaba prácticamente abandonada.

El proceso fundacional iniciado en 1828 en Amberes, culminaba en 1832 en París, dando origen al BUREAU VERITAS, Sociedad de Registro y Clasificación de Buques.

En tanto en Londres, el desarrollo gestado en 1680 en el LLOYD'S COFFEE HOUSE de Tower Street, da a luz en 1834 al "LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING", (L.R.S.)

Han de agregarse más adelante el BUREAU NORSKE VERITAS, (N.V.), fundado en Oslo en 1864; el "GERMANISCHE LLOYD (G.L.), nacido en Berlín en 1867; a los que posteriormente se sumaron al REGISTRO ITALIANO NAVALE, (RINA); AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, (A.B.S.); NIPPON KAIKI KYOKAY, (NKK); POLISH REGISTER; REGISTER OF SHIPPING OF USSR y otros no tan conocidos.

Las exigencias del comercio impulsaron la expansión de las rutas marinas y los adelantos en las ciencias de la navegación lo hicieron posible, especialmente en los siglos XVII, XVIII y XIX.

Los requerimientos de seguridad y eficiencia de las embarcaciones, demandaron el establecimiento de entidades, tanto gubernamentales como privadas, capaces de ordenar y categorizar los buques, establecer criterios y normas técnicas, e implementar mecanismos de supervisión y control.

Si bien todas las actividades relacionadas con la navegación, han tenido desde siempre, el invalorable e insustituible aporte de los más experimentados en las ciencias y artes náuticas, resulta razonablemente válido sospechar que recién en el siglo XIX, los expertos comenzaron a ser utilizados con criterios orgánicos y tecnificados.

LOS EXPERTOS

"La experiencia nunca se equivoca, es el juicio quien lo hace, cuando se prometen resultados que no proceden de experimentos" (Leonardo Da Vinci).

La experiencia es el conocimiento que se adquiere gracias a la práctica y la observación; se dice que *"la experiencia es la madre de la ciencia"*.

Aquellos que han atesorado saber, merced a la experiencia, son llamados: expertos, experimentados, diestros, hábiles, peritos, prácticos, sabios, en algún arte o ciencia.

En el argot náutico, según se recoge en el GLOSARIO DE TERMINOLOGIA MARITIMA INTERAMERICANA, en los distintos idiomas que se hablan en el continente, se utilizan los siguientes términos equivalentes:

Perito Naval, Inspector de Buques, (castellano); Inspector de Navíos, (portugueses); Expert Maritime, (francés); Marine Surveyor, Marine Expert, Maritime Expert, (inglés).

Generalmente el término "perito", parece estar reservado para designar a aquellos expertos poseedores de un título o documento, generalmente estatal, que los habilita para acceder a tal designación.

Ya en 1898, el CODIGO DE COMERCIO de nuestro país, especialmente en su LIBRO III, "DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE RESULTAN DE LA NAVEGACION", en 16 de sus artículos, trata distintas circunstancias en las que establece la actuación preceptiva del "perito".

Los más antiguos registros de peritos, que han aparecido archivados en la Prefectura Nacional Naval datan del 10 de marzo de 1932 y pertenecen a los entonces Capitán de Navío Carlos Baldomir, Capitán de Fragata Arnoldo Camps, Capitán de Fragata Catello Turcio y Alferez de Navío Alberto Sghirla.

No existía por aquel entonces, ningún reglamento que estableciese los requisitos y las incumbencias de los peritos navales.

Es de suponer que se designarían uno o más peritos para cada caso en particular, quedando registrados los actuantes.

El 28 de octubre de 1932, por Decreto del Poder Ejecutivo, aparece la primera reglamentación que regula el ingreso y la actividad de los Peritos Navales con registro en la actual Prefectura Nacional Naval.

Posteriormente, con fecha 19 de setiembre de 1967, siguiendo el estilo de otros países que con más tradición y cultura naviera que el nuestro, priorizan la experiencia por encima de los títulos académicos, el Poder Ejecutivo, por Decreto Nº 24.794, dicta el Reglamento de Peritos Navales.

Este Reglamento, en vigor hasta nuestros días, establece las condiciones requeridas para acceder al título, determina las especialidades y estipula las respectivas incumbencias de los Peritos Navales, reconocidos y registrados por la Prefectura Nacional Naval.

Los antiguos Capitanes y Jefes de Máquinas han sido considerados siempre, en todo el mundo náutico, como los profesionales más experimentados y por lo tanto los depositarios de la máxima confianza para tareas periciales en sus respectivas áreas de conocimiento.

Los académicos, provengan de donde fueren sus títulos, son sumamente respetados como tales, pero, de igual modo que los marinos, han de acreditar suficiente experiencia antes de hacerse acreedores al título de Perito Naval.

El Perito Naval es la etapa de culminación profesional, en la que se resumen los conocimientos logrados en la preparación técnica académica, con el entendimiento experimen-

tado y acumulado en toda una vida profesional.

TAREAS DE LOS EXPERTOS

Las tareas de los expertos, Peritos Navales, corresponden a 3 grandes áreas de requerimientos y responsabilidades:

- de la propia operación naviera.
- de los aseguradores.
- de lo jurisdiccional reglamentario y administrativo.

Estas áreas están íntimamente relacionadas entre sí y las tareas de los peritos interaccionan constantemente entre ellas, procurando desarrollar una labor preventiva, que permita el temprano descubrimiento de negligencias, fallas y defectos, así como también actuando en la investigación y solución de incidentes derivados de hechos de la navegación, averías, siniestros, etc.

Operativa Naviera

- Buque Nuevo

Un armador, en la necesidad de explotar una nueva ruta marítima seguramente ha de encomendar su estudio a técnicos y expertos, peritos vinculados a la empresa y oficiales superiores, pertenecientes a su propio staff, con el propósito de determinar el tipo de buque adecuado, y seleccionar aquel que sea factible y aceptable para su negocio de flete marítimo.

- Diseño

El diseño de un buque moderno ha de responder a las exigencias del mercado y le son dispensados los beneficios de la más alta tecnología en la construcción naval.

Sus planos constructivos son minuciosamente elaborados por los estudios de ingeniería y arquitectura naval, con el asesoramiento de capitanes y maquinistas, expertos en la conducción y operación de buques similares, para ser luego controlados y verificados por la Autoridad Marítima correspondiente y en la mayoría de los casos, por el Bureau o Registro interviniente.

- Construcción

Aquellas entidades, mediante la actuación de sus técnicos y expertos, han de verificar y controlar:

- . Planos y dibujos constructivos.
- . Conformidad de los planos y dibujos con las normas de construcción y normas de material.
- . Componentes del casco y de la planta motriz en base a los planos y documentos constructivos aprobados e inspeccionados.
- . Ensayos de máquinas e instalaciones mecánicas y eléctricas en bancos de prueba.
- . Ensamble del casco y montaje de instalaciones de planta de máquinas, con sus correspondientes pruebas de estanqueidad y funcionamiento.
- . Prueba de mar, a régimen de navegación, de todas las instalaciones navales, mecánicas y eléctricas.
- . Incorporación de un Buque.

La incorporación de un nuevo buque por parte de un armador, requiere necesariamente de la presencia, al menos, de un capitán y de un jefe de máquinas, expertos de su confianza a fin

de controlar y garantizar la calidad de la operación.

Es usual en estos casos, así como en los de ON/OFF HIRE SURVEY, que se designe por cada parte interviniente en el negocio, un Capitán y un Jefe de Máquinas, peritos navales, que verifiquen y certifiquen el estado de conservación, alistamiento y funcionamiento de todos los departamentos del buque.

Aplicación de Normas

El desempeño de tareas de control ya sea por parte de la Autoridad Marítima, la Sociedad de Clasificación, las Compañías Aseguradoras u otros, en cuanto a la aplicación de normas nacionales e internacionales, es tarea de expertos y de particular incumbencia de los Peritos Navales.

- SOLAS

La disposición, estiba y arrumaje de las cargas, el SOLAS 74 respecto a graneles, las cargas peligrosas, son rubros de competencia de los mencionados técnicos y su actuación preventiva no debería ser soslayada por los armadores y aseguradores, pues los controles y certificaciones que se realizan, permiten deslindar responsabilidades en casos de eventuales controversias por daños, faltantes, accidentes o averías y siniestros.

Averías, Reparaciones, Seguros

En casos de reparaciones mayores, entradas a dique o varadero, así como tratándose de averías y siniestros, el Reglamento de la Comisión Técnica de la Marina Mercante (PNN), dispone preceptivamente, la intervención del Perito Naval.

Lamentablemente esta norma, para nada caprichosa y de indudable utilidad práctica, es de muy escaso cumplimiento.

El "HULL AND MACHINERY DAMAGE SURVEYS - GUIDANCE NOTES FOR SURVEYORS" establece, para casos de siniestro o avería, la actuación de expertos en representación de: la Sociedad Clasificadora, la Compañía Aseguradora y la Empresa Armadora, cuando menos.

Cuando se ha producido un siniestro o simple avería, la tarea del perito del seguro es determinar e informar a su mandante, acerca de la causa, la naturaleza y la extensión del daño producido.

También es su deber, comunicarle al técnico del armador, el alcance de las reparaciones necesarias para devolver al buque su condición previa a la avería.

El experto de la Sociedad Clasificadora, además de intervenir en lo anterior, establecerá los criterios técnicos de reparación, según las normas de su representada, a fin de mantener al buque en la clase que detentaba.

- Costos

Los costos de las reparaciones y de los overtimes son los rubros de constante preocupación y también controversia entre armadores, reparadores y aseguradores, siendo un área de cotidiana actividad de los peritos navales.

Lo mismo ha de decirse también, de las pérdidas por lucro cesante por flete perdido, por avería, etc.

- Causas de las Averías, Negligencia

Ante casos de accidente, avería, daño, etc. siniestrales o no, sea cual fuere su mandante, el perito ha de investigar hasta donde sea posible, la causa que lo originó.

Especialmente, resulta una experiencia peculiar para un perito, enfrentarse a casos de presunta o alegada negligencia.

La negligencia ha de tomarse como la omisión de actuar, o el actuar erróneamente en tanto se está capacitado para hacerlo mejor.

Negligencia e ignorancia no son la misma especie; por lo tanto, el perito deberá tener especial cuidado a fin de establecer si el personal alegado de negligente, posee la capacitación necesaria para ejecutar las tareas que le son encomendadas.

De investigaciones detalladas acerca de negligencias alegadas a tripulantes, oficiales, capitanes, reparadores, etc., han sido reveladas actuaciones negligentes de navieros y/o armadores, causantes de tantos y tan graves siniestros marítimos.

- Inspección Pericial en Representación de la Carga.

El propósito de estas inspecciones, es permitir a los cargadores determinar si el Armador ha actuado dentro de lo establecido por el Contrato de Fletamento.

- Inspección para aprobar viajes a remolque.

Cuando un buque o artefacto flotante sea trasladado de un lugar a otro, a remolque o en circunstancias inusuales, es usual que los aseguradores exijan como garantía la inspección del remolcador, de su dispositivo de remolque, del remolcado y de la aptitud del conjunto para realizar el viaje proyectado.

- Peritajes de Garantía y de Condiciones del Buque.

Se realizan bajo circunstancias especiales, con instrucciones precisas del comitente y se traducen en informes reservados.

- Peritajes para Desguace.

El objeto de estas pericias es el de reducir, tanto como sea posible, los daños en el material y los riesgos al personal, durante todo el período de desguace.

El plan de desguace ha de someterse a la Autoridad Marítima con la firma de un perito, estableciéndose la secuencia de cortes y desmontes, con especificación sobre las condiciones de estabilidad remanente según la calidad y peso de los materiales retirados.

Generalmente, en nuestro país, esta obligación ha caído en desuso, en detrimento de la seguridad y la eficiencia de las operaciones de desguace.

- Peritaje para Reactivación de Buques.

El propósito es el de asegurar que el buque y su equipamiento se encuentran en condiciones de volver a la actividad.

LOS ACCIDENTES NAUTICOS

- Abordaje

De una disertación sobre "ABORDAJE":

"No importa cuán sofisticados lleguen a ser los equipos de ayuda a la navegación y de seguridad".

"Tampoco vale mucho cuán automatizado, computarizado y matemáticamente planeado se transforme el tránsito de los buques, de cualquier tamaño y especie".

"Frente a todo ello, el factor de la humana falibilidad existirá siempre y prevalecerá como la causa principal de los accidentes náuticos en todas las aguas navegables".

Existe una infinita variedad de circunstancias bajo las cuales, dos o más buques pueden entrar en contacto, materializando un abordaje o colisión.

Algo similar puede decirse de las encalladuras o varamientos.

El abordaje, colisión, o choque náutico, es un acaecimiento náutico excepcional, en el que las características especiales de los protagonistas: los buques, el escenario inestable y mutante en que ocurre, las particularidades de la técnica de la navegación y los daños y perjuicios que pueden derivarse, confieren a estos hechos una tremenda peculiaridad, no exenta de dramatismo.

Es opinión generalizada, que los abordajes constituyen uno de los accidentes náuticos que puede provocar mayores y más graves consecuencias.

Generalmente, su efecto multiplicador alcanza no sólo a los presentes en la escena, sino que puede afectar a terceros, ajenos y hasta distantes del escenario del siniestro.

Es usual que en los casos de abordaje, sea designado, al menos, un perito naval por cada buque involucrado en el suceso; en tanto que peritos adicionales han de ser seguramente requeridos en representación de otros intereses involucrados en la aventura marítima.

La atención de estos incidentes, como es imaginable, resulta de suma complejidad y requiere de un alto grado de pericia profesional.

Las atenciones de los casos de abordaje en la "QUEEN'S BENCH DIVISION, (ALMIRALTY COURT), constituyen verdaderas cátedras y en ellas la actuación de los peritos navales resulta imprescindible para el mejor proveer de los magistrados.

Acuden a la memoria dos célebres casos de abordaje: el "ANDRE DORIA" vs. "STOKOLM", recalando en el Faro de la Isla Nantuket en proximidades del puerto de Nueva York; y el "ROSTON GRANJE" vs. "TIEN CHEEN", ocurrido el 11 de mayo de 1972, en proximidades del Pontón de Recalada en el Río de la Plata. En este último caso, es de recordar la actuación de un MAESTRO de la profesión, como lo es sin duda alguna, el Capitán Don José Pedro Queheille.

- Varamientos, Encalladuras

Teniendo en cuenta que generalmente en los varamientos o encalladuras, el suceso sólo en casos excepcionales lo protagoniza más de un buque, lo expresado para los abordajes vale en su medida para estos accidentes.

- Avería Gruesa.

Es imprescindible la intervención de los peritos, para determinar la pertinencia de la declaración de "avería gruesa" efectuada por el Capitán.

La presencia del perito naval, también es importante para la operación de liquidar la avería gruesa, ya sea actuando como liquidador o como su asistente.

- Salvataje, Asistencia y Remolque.

En estos 3 términos se resumen uno de los asuntos mas controvertidos de la temática marítima.

El hecho de que en la mayoría de los casos de asistencia y alguno de salvamento, el accidente se resuelva mediante una operación de remolque, crea una serie de dificultades de orden técnico y jurídico.

La distinción no es meramente teórica, por cuanto tiene importantísimas consecuencias prácticas en cuanto a la remuneración debida por una u otra operación.

Resulta vital, por lo tanto, establecer claramente si se trata de un salvamento, de una asistencia o de un mero remolque y el establecimiento de las condiciones determinantes en cada caso, son de competencia del perito naval designado para realizar las investigaciones.

La actuación de los peritos navales en estos litigios es de vital importancia, y así lo consigna la jurisprudencia de nuestro país.

Existen infinidad de circunstancias, además de las hasta aquí expresadas, en las que la intervención del Perito Naval juega un papel preponderante en la actividad naviera, pero las lógicas limitaciones de tiempo de quien escribe y de espacio de la publicación, imponen lamentables restricciones en una temática vastísima.

Sin embargo es menester aún, la realización de algunas precisiones referentes a la especial calidad del estatuto del Perito Naval frente a la de otros profesionales, en cuanto se refiere a actuaciones en el ámbito marítimo y de la navegación.

El Perito Naval, para actuar como tal en casos de su incumbencia, según las Leyes y Reglamentos en vigor, ha de ser necesariamente habilitado y registrado por la Prefectura Nacional Naval. -

Por lo tanto es responsable legal y técnicamente ante esa autoridad marítima, la que por acto administrativo puede disponer de su título habilitante.

Por su parte, los valores éticos de la profesión son preservados por un tribunal especial que funciona en el seno de la ASOCIACION DE PERITOS NAVALES DEL URUGUAY.

CONCLUSIONES

La intervención de los "expertos peritos navales", desde la concepción del buque, durante su construcción, a través del derrotero de su vida útil, hasta la última singladura en el instante triste del desguace, ha sido, cuando no preceptiva, la generalidad de las veces necesaria y siempre de gran utilidad para todo el mundo marítimo.

Tal como históricamente ha sucedido, la participación adecuada y eficiente de expertos en el tráfico fluvio-marítimo, resulta sumamente necesaria por su incidencia particular y directa en la seguridad, la eficacia y, en resumen, la calidad, de una actividad de elevadísima trascendencia universal.

Parfraseando a Georges G. Toudouze: *"Una Ley domina la Historia. Una Ley que nunca, en ningún lugar, ha sufrido excepción alguna, siquiera transitoria y que, en todas las latitudes, a través de los tiempos, ha gobernado de manera tiránica, decisiva y definitiva, la alegría o la pena, y hasta la vida o la muerte de las naciones.*

Esta Ley se resume en estos dos términos recíprocos: todo pueblo dominador del mar, ha conocido por ello la fortuna y ha gozado de prosperidad. Todo pueblo que ha carecido del dominio del mar, se ha visto privado de la riqueza y hasta de la libertad. Es tanto y cuanto, lo que la humanidad está sometida al mar".



DERECHO DEL MAR

por el Dr. José María Gamio

El autor de este artículo, actual Subsecretario del Ministerio de Relaciones Exteriores, es Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, egresado de la Universidad de la República en 1967.

Ha desarrollado su actividad profesional en las áreas pública y privada, ocupando cargos de asesoramiento y dirección en distintas empresas particulares y estatales.

Es docente de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República, integrante de la Cátedra de Derecho Internacional Público.

Actualmente es miembro del Colegio de Abogados del Uruguay y de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

Conferencista y autor de numerosos artículos y libros sobre temas de Derecho Internacional, Derecho Marítimo y Derecho Ambiental.

INTRODUCCION

Haremos una breve síntesis del actual estado del Derecho del Mar, con especial referencia a su incidencia en la situación de nuestro país.

Debemos comenzar realizando una breve evolución histórica.

En sus orígenes el Derecho del Mar tuvo su enunciación en normas de carácter consuetudinario.

Recién a mediados del presente siglo, se produjeron las primeras tentativas de transferir esas normas consuetudinarias a normas de carácter convencional (tratados).

La evolución del Derecho del Mar determinó la distinción de áreas marítimas sujetas a diferentes regímenes jurídicos.

En una primera época se distinguieron dos zonas. Por un lado, el área sujeta a soberanía de los Estados costeros, que habría de ser denominada luego, Mar Territorial. Por otro lado, la zona de Alta Mar sujeta al principio de libertad.

En esta configuración de zonas, se produjo un enfrentamiento entre dos posiciones que ha perdurado a lo largo de los siglos.

Por un lado, los Estados con flotas de guerra y de transporte de importancia, interesados en extender al máximo las áreas con régimen de libertad y, consecuentemente, restringir las zonas sujetas a soberanía de los Estados costeros.

Por otro lado, la posición de éstos, carentes de flotas importantes, interesados en obtener la mayor amplitud en las áreas sujetas a su soberanía.

La delimitación entre Mar Territorial y Alta Mar sufrió modificaciones en el curso de los siglos.

En una primera época se consideró que los Estados costeros tenían derecho a ejercer soberanía en una extensión de su litoral marítimo equivalente al alcance de una bala de cañón. Es decir, se ligaba el derecho de soberanía de los Estados con el poder de éstos para hacer su reconocimiento efectivo.

En el siglo XIX, la regla del alcance de la bala del cañón, se consideró, de acuerdo a las técnicas militares de la época, como equivalente a las 3 millas marinas, por lo cual se procuró fijar en esta extensión la anchura del Mar Territorial.

En 1930 se produce la primera tentativa de codificación del Derecho del Mar en la Conferencia de La Haya. Uno de los puntos considerados en la misma fue el de la anchura del Mar Territorial.

No se obtuvo pronunciamiento mayoritario, aunque sí se observó un muy bajo número de Estados apoyando la regla de las 3 millas, por lo cual se pudo afirmar, con razón, que esta regla había sido el «ídolo caído» de la Conferencia.

En efecto, ya en esa época los Estados costeros reivindicaban mayores áreas de Mar Territorial que se ubicaban entre las 6 y las 12 millas de extensión.

En el año 1948 se produjo el pronunciamiento del Presidente de los Estados Unidos, Harry Truman, que reivindicaba para su país derechos exclusivos a los efectos de explotar los recursos existentes en el fondo y subsuelo de su plataforma continental.

La Proclama Truman, no tuvo oposición ni generó protestas de otros Estados, sino que, por el contrario, fue seguida por proclamaciones similares de numerosos Estados que reivindicaban, también, derechos exclusivos sobre esta nueva zona marítima denominada la Plataforma Continental.

En el año 1958 se realizó, bajo auspicios de Naciones Unidas, una Conferencia internacional a los efectos de codificar el Derecho del Mar, en la cual se aprobaron 4 Convenciones: una sobre Mar Territorial y Zona Contigua; una segunda sobre Alta Mar; una tercera sobre Pesca y Conservación de Recursos Vivos en Alta Mar y una cuarta sobre Plataforma Continental.

Estas Convenciones tuvieron un alto número de firmantes y cabe consignar que nuestro país, si bien se contó entre ellos, posteriormente no las ratificó.

En 1960, se reúnen nuevamente los Estados en la Segunda Conferencia sobre Derecho del Mar. Allí se consideró, en particular, el tema de la anchura del Mar Territorial que había quedado pendiente en la Primera Conferencia. Por un solo voto no se llegó a adoptar la regla de las 12 millas como extensión del Mar Territorial.

Cabe señalar que en la década de los años 50 se había producido un hecho singular en lo que tiene que ver con la extensión del Mar Territorial, que fueron las proclamas unilaterales de algunos países sudamericanos de la costa del Pacífico (Perú, Chile y Ecuador), con reivindicaciones de soberanía sobre un Mar Territorial de 200 millas de ancho.

Si bien en un primer momento, generaron una gran resistencia, fundamentalmente por parte de las potencias marítimas, posteriormente, en el transcurso de la siguiente década, se sucedieron más y numerosas proclamas unilaterales por extensión de 200 millas. Algunas de ellas afirmando derechos de soberanía propias del Mar Territorial; en otros casos -como sucedió con los Estados Unidos- se limitaban a reivindicar zonas de pesca exclusiva o de aprovechamiento de los recursos vivos, en esa extensión.

Tales reivindicaciones se explican porque los Estados comenzaban a tomar conciencia que los recursos pesqueros, que se concentran fundamentalmente en las áreas próximas a las costas, no son recursos inagotables y que los desarrollos de nuevas técnicas amenazaban con hacer capturas depredatorias, con riesgo de extinción o reducción sustancial en los volúmenes de las especies.

En el año 1967, en oportunidad de la reunión de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se produjo un hecho significativo en lo que tiene que ver con el desarrollo del Derecho

del Mar.

Nos referimos al discurso del representante de Malta señor Arvid Pardo en el cual señaló la conveniencia de que la Zona de los Fondos Marinos, más allá de la jurisdicción de los Estados costeros, fuera sustraída de las reivindicaciones, tanto de los Estados como de empresas particulares y fuera declarada patrimonio común de la humanidad. En esa zona se estaba descubriendo la existencia de recursos minerales de gran valor.

Así se consagró en dos resoluciones adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas en los años 1969 y 1970.

Dichas resoluciones constituyeron el fundamento para la convocatoria de una Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar que, en principio, iba a tener como cometido precisar el régimen a aplicar a los Fondos Marinos y Oceánicos más allá de la jurisdicción de los Estados costeros.

Desde la Segunda Conferencia sobre Derecho del Mar, en el año 1960, hasta el momento en que se sancionaron estas resoluciones en la Asamblea General de las Naciones Unidas, se habían incorporado a la comunidad internacional numerosos Estados como consecuencia del proceso de descolonización. Dicha circunstancia marcó la conveniencia de ampliar el temario de esta Conferencia a todos los temas propios del Derecho del Mar, a los efectos de dar oportunidad a los nuevos Estados de pronunciarse al respecto.

Así fue como comenzaron los trabajos preparatorios de la Conferencia. Cabe hacer referencia, en este punto, a la sanción de nuestra Ley de Pesca producida en el año 1969. Por ella Uruguay declaró sus derechos de soberanía sobre un Mar Territorial de 200 millas con un régimen peculiar, por cuanto distinguía allí dos zonas: una primera zona de 12 millas, a partir de la costa, con las características plenas del Mar Territorial, y con reconocimiento a terceros Estados del derecho de paso inocente; por otra parte, las 188 millas restantes zona en la cual establecía un régimen de Mar Territorial pero con caracteres propios del régimen de Alta Mar, fundamentalmente en lo que se refiere al reconocimiento de la libertad de navegación.

Existía, en aquel momento, el temor de que la CONFEMAR III, en sus primeras sesiones, pudiera decretar la moratoria respecto a futuras reivindicaciones de Mar Territorial de 200 millas. La rápida tramitación y sanción de la Ley de Pesca, procuró preservar nuestros derechos en el Mar Territorial.

La Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar comenzó sus sesiones en el año 1973, y tras nueve años de trabajo concluyó sus tareas sometiendo a la firma un proyecto de Convención en Jamaica, en el año 1982.

El procedimiento utilizado para la elaboración de este documento fue el de las negociaciones, realizadas en las distintas sesiones de la Conferencia bajo el régimen de consenso y procurando establecer un equilibrio entre los muy distintos intereses de los Estados.

Por un lado, se oponían los intereses de las potencias navales con los restantes Estados; por otro lado, los Estados con litoral enfrentados a los Estados sin litoral o con situación geográfica desventajosa; más allá, los Estados poseedores de recursos minerales existentes en los fondos marinos y oceánicos con intereses contrarios a aquellos Estados carentes de esos mismos recursos. En tal sentido, el desarrollo de la Conferencia constituyó un alarde en cuanto a ejercicio de concertación de los intereses más dispares.

En definitiva, de los trabajos de esta Conferencia resultó un verdadero código del Derecho del Mar de más de 300 artículos y 9 anexos, en el cual cabe distinguir dos tipos de normas. Por un lado, lo que podríamos considerar una recepción del Derecho del Mar ya existente en institutos reconocidos por el derecho tradicional tales como Mar Territorial o Alta Mar. Por el

otro lado, se opera en esta Conferencia un desarrollo progresivo del derecho internacional introduciéndose nuevos institutos o zonas marítimas. Tal el caso de la Zona Económica Exclusiva y el régimen de la Zona de los Fondos Marinos y Oceánicos.

La Convención prevé que su entrada en vigor se operará a los 12 meses de depositado el instrumento de ratificación número 60.

En el momento actual se han depositado más de 50 instrumentos de ratificación, entre otros el de nuestro país.

Cabe señalar que hubo, en las etapas finales de la Tercera Conferencia, un cambio de posición por parte de la delegación de los Estados Unidos que lo llevó a oponerse a la Convención y determinó que no la firmara. Esta oposición estaba vinculada, fundamentalmente, con el régimen establecido para la Zona de los Fondos Marinos y Oceánicos.

La actitud de los Estados Unidos fue seguida por los Estados industrializados lo que determinó que la casi totalidad de las ratificaciones producidas correspondan a países medianos y pequeños sin mayor disponibilidad de recursos económicos. Ello compromete, sin duda, la suerte de la Convención, dado que la puesta en funcionamiento de la estructura institucional que la Convención prevé, supone aportes económicos de importancia que no son previsibles sin el concurso de los Estados desarrollados.

No obstante, desde el punto de vista de regulación del Derecho del Mar, debe tenerse presente que, con prescindencia del momento en que entre en vigor la Convención como un tratado, muchas de sus disposiciones pueden entrar en vigor -o ya lo han hecho- por la vía de su reconocimiento como normas de costumbre jurídica internacional.

Así, a vía de ejemplo, la Zona Económica Exclusiva es un instituto surgido de los trabajos de esta Conferencia y puede considerarse ya como un instituto recogido por la costumbre internacional. Así lo ha reconocido la Corte Internacional de Justicia.

Podríamos hacer un breve esquema de las partes que comprende esta Convención enunciando los distintos grandes capítulos:

- el Mar Territorial y la Zona Contigua
- los Estrechos utilizados para la navegación internacional,
- el régimen de los mares archipelágicos,
- la Zona Económica Exclusiva,
- la Plataforma Continental,
- el Régimen de Alta Mar,
- la Zona,
- la Protección y Preservación del Medio Marino,
- la Investigación científica marina y el desarrollo y transmisión de la tecnología,
- el Régimen de Solución de Controversias.

Las partes de mayor interés, que van a ser objeto de análisis, están referidas a: Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva, Alta Mar (alguna de sus disposiciones). Derecho de Acceso al Mar de los Estados Sin Litoral, Libertad de Tránsito y Régimen de Solución de Controversias.

MAR TERRITORIAL

La Convención resuelve el problema de la anchura máxima del Mar Territorial al establecer un límite que no puede exceder de las 12 millas marinas.

En esta área marítima se reconoce a los terceros Estados el derecho de paso inocente para

los buques de su bandera.

Por paso inocente debe entenderse aquél que no sea perjudicial para la paz, el buen orden y la seguridad del Estado ribereño.

La Convención, luego de esta definición general, enuncia distintas hipótesis que configuran violación del paso inocente:

- cuando el paso de un buque extranjero por el Mar Territorial constituye una amenaza o uso de la fuerza, contra la soberanía o la integridad territorial o la independencia del Estado ribereño;
- el ejercicio o práctica de armas de cualquier clase;
- todo acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa de la seguridad del Estado ribereño;
- todo acto de lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves realizado en esa zona;
- el embarque o desembarque de cualquier producto en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros y fiscales o de migración del Estado ribereño;
- cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a la Convención;
- las actividades de pesca;
- la realización de actividades de investigación o levantamiento hidrográfico;
- cualquier acto dirigido a perturbar el sistema de comunicaciones del Estado ribereño.

Concluye esta enunciación señalándose que configura también violación al derecho de paso inocente, cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

La Convención establece que el Estado ribereño podrá, sin discriminar de hecho o de derecho, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su Mar Territorial, el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad.

La Convención agrega que no podrá imponerse gravamen alguno a buques extranjeros por el sólo hecho de su paso por el Mar Territorial. Sólo podrán imponerse gravámenes como remuneración de servicios determinados prestados a los buques.

La Convención contiene, asimismo, disposiciones relativas a la jurisdicción penal y civil sobre buques extranjeros que transitan por el Mar Territorial.

Respecto a la jurisdicción penal la Convención establece que no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el Mar Territorial, para detener ninguna persona o realizar ninguna investigación, salvo en los casos que se mencionan, entre los cuales, se encuentra, fundamentalmente, el hecho de tratarse de delitos que tengan consecuencia en el Estado ribereño.

Respecto a la jurisdicción civil la Convención establece que el Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pasen por su Mar Territorial, salvo que se trate de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso.

Quedan excluidas de estas normas de jurisdicción los buques de guerra, entendiéndose por tales, todo buque perteneciente a las Fuerzas Armadas de un Estado, que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de ese Estado.

Respecto al paso de buques de guerra por el Mar Territorial, la Convención establece que cuando el mismo no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el Mar Territorial y no acate la invitación que se la haga para que las cumpla, el Estado ribereño

podrá exigirle que salga inmediatamente del mismo.

ZONA CONTIGUA

La Zona Contigua se extiende más allá del Mar Territorial y no podrá exceder de las 24 millas marinas de ancho, e decir, 12 millas marinas a partir del límite del Mar Territorial. Aquí el Estado costero tiene potestades de contralor de los reglamentos aduaneros, de migración y sanitarios, así como la potestad de sancionar por infracción a dichas nommas.

ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACION INTERNACIONAL

El régimen especial de paso por los Estrechos internacionales respondió a la preocupación de las potencias navales inquietas por las eventuales limitaciones al tránsito en aquellos Estrechos en los cuales los Estados costeros podían ejercer soberanía en virtud de la extensión de su Mar Territorial.

A las potencias navales no las satisfacía la aplicación del régimen de paso inocente a los Estrechos internacionales en la medida que el mismo tiene -como hemos visto- determinadas limitaciones como la posibilidad de su suspensión por razones de seguridad del Estado costero.

En virtud de ello, se promovió la sanción de un régimen de mayor amplitud que se denominó «*Derecho de Paso en Tránsito*» para los Estrechos internacionales, que presenta algunas diferencias respecto al derecho de paso inocente por el Mar Territorial.

Por un lado, el Derecho de Paso en Tránsito no es susceptible de suspensión por causa alguna, por disposición del Estado ribereño. Por otro, ese Derecho alcanza incluso al derecho de sobrevuelo de aeronaves por el espacio aéreo, cosa que no sucede con el derecho de paso inocente en el Mar Territorial.

ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

La Convención consagra una nueva zona marítima denominada «*Zona Económica Exclusiva*», de 200 millas de extensión, en la cual se otorga al Estado costero el derecho de soberanía, para fines de exploración, explotación, conservación, administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y del subsuelo del mar.

Esta nueva zona marítima surge como una transacción entre las potencias navales y los restantes Estados. En la misma se reconocen derechos de soberanía funcional limitados a la explotación de los recursos.

En la Zona Económica Exclusiva el Estado ribereño tiene derecho a determinar la captura permisible de los recursos vivos allí existentes. Cuando el Estado ribereño no tenga capacidad para explotar toda la captura permisible en su Zona económica Exclusiva, respecto al excedente, debe dar acceso a dichos recursos a otros Estados, mediante acuerdos u otros arreglos que prevé la Convención.

La Convención agrega que los Estados sin litoral tendrán derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos en las Zonas Económicas Exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región. Este derecho queda sujeto a los acuerdos que los Estados sin litoral puedan realizar con el Estado

ribereño en cuestión.

Las disposiciones que dan acceso a los Estados sin litoral a los recursos existentes en la Zona Económica Exclusiva de su subregión o región, no serán de aplicación en el caso de Estados ribereños cuya economía dependa abrumadoramente de la explotación de los recursos vivos de su Zona Económica Exclusiva.

En cuanto a la delimitación de las Zonas Económicas Exclusivas entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, la Convención establece que se efectuará por acuerdos entre dichos Estados y procurando llegar a una solución equitativa, recogiendo con ello las soluciones que ha establecido la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia.

PLATAFORMA CONTINENTAL

La Convención analiza asimismo el régimen de la Plataforma Continental, que ya había sido objeto de consideración en una de las Convenciones resultantes de la Primera Conferencia de Ginebra en 1958.

En aquella Convención se había establecido como límite externo de la Plataforma Continental, un criterio mixto, batimétrico y de explotabilidad, por cuanto establecía que los derechos del Estado ribereño sobre su Plataforma Continental se extendían, en aquella porción sumergida de la Plataforma, hasta los 200 metros de profundidad o hasta donde las técnicas de explotación lo hicieran posible.

Este criterio fue objeto de críticas en virtud de que carecía de firmeza en su determinación y era susceptible de variaciones con los avances científicos y técnicos.

En consecuencia, la Convención emergente de la Tercera Conferencia modificó el criterio de delimitación de la Plataforma Continental.

Se reconoce que cualquiera sea la magnitud de la Plataforma desde el punto de vista geológico, aún aquellos Estados con Plataforma estrecha o sin Plataforma Continental, tendrán derecho a la explotación de los recursos allí existentes hasta una distancia de 200 millas, a contar de la línea de base desde la cual se mide la anchura del Mar Territorial.

Para aquellos Estados de Plataforma Continental ancha, se establecen una serie de criterios alternativos, pero estipulando un límite máximo que no podrá exceder de las 350 millas, contadas desde la línea de base a partir de la cual se mide el ancho del Mar Territorial, o de 100 millas marinas, contadas desde la isobata de 2500 metros.

En cualquier caso, la Convención reconoce a los Estados costeros, respecto a su Plataforma Continental, el derecho de explotación de los recursos vivos y no vivos existentes en el suelo y el subsuelo y esta explotación se realizará con carácter exclusivo. Es decir, en el caso de que el Estado costero no realice la explotación, ello no otorga derechos a otros Estados sobre esos recursos.

OTRAS NORMAS

La Convención establece normas particulares para los Estados sin litoral asegurándoles su acceso al mar.

También se preven en la presente Convención normas sobre la preservación del medio marino, estableciendo disposiciones especialmente severas, que pueden alcanzar a la responsabilidad por actos de contaminación realizados, no sólo en Aguas Territoriales o en la Zona

Económica Exclusiva en perjuicio de los Estados costeros, sino, incluso, en Alta Mar.

En la Zona de los Fondos Marinos y Oceánicos se establece un régimen particular de explotación.

En esta materia se registró la oposición entre las grandes potencias, por una parte, y los Estados medianos y pequeños, por otra.

Las grandes potencias procuraron que la explotación de los recursos minerales existentes en los fondos marinos, más allá de la jurisdicción de los Estados costeros, la dispusiera la Autoridad que se crea por la Convención, bajo el régimen de concesiones a empresas particulares o Estados, percibiendo dicha Autoridad un 'royalty' o derecho por la concesión de esas licencias.

Por el contrario, los países medianos y pequeños consideraban que la Autoridad debía estar en condiciones de realizar la explotación directa de los recursos existentes en los fondos marinos.

En definitiva, la Convención, en virtud de una conciliación, recoge una solución mixta que prevé la explotación de los recursos, tanto por los Estados en particular o empresas, mediante el régimen de concesión otorgada por la Autoridad de los Fondos Marinos, así como también la explotación directa por la misma Autoridad, a través de un ente de su dependencia que denomina «*La Empresa*». El órgano de dirección de la misma tiene una integración compleja en la cual se trata de recoger los distintos intereses de los Estados.

La oposición de los Estados desarrollados -y fundamentalmente de los Estados Unidos- al régimen consagrado para la Zona de los Fondos Marinos y Oceánicos, fue lo que determinó el retiro del apoyo a la Convención por parte de dichos Estados.

En el presente se realizan algunas gestiones tendientes a establecer enmiendas y modificaciones a esta parte de la Convención, e incluso, a desglosar sus disposiciones a efectos de obtener el apoyo de las Grandes Potencias.

La Convención prevé, asimismo, un Régimen de Solución de Controversias sobre el principio de la libre elección de los medios, por parte de los Estados.

En el caso de plantearse una controversia, se harán negociaciones directas o, en su defecto, se procurará resolver el conflicto mediante la conciliación. En caso de no obtenerse éxito por las vías enunciadas, se prevé el recurso a procedimientos obligatorios para los cuales la Convención ofrece distintas alternativas. Una de ellas es el Tribunal Internacional de Derecho del Mar, cuya constitución se prevé. Otras vías las constituye el recurso a la Corte Internacional de Justicia o, en su defecto, a tribunales arbitrales de carácter general o especial.

El recurso a los procedimientos de solución previstos en la Convención se establece previo agotamiento de los recursos internos que puedan ser de aplicación en el conflicto en cuestión.

CONCLUSION

Nuestro país ya ha depositado el instrumento de ratificación de esta Convención. Cabe prever que en breve se alcanzará el depósito del instrumento de ratificación Nº 60.

El Uruguay deberá seguir con atención los trabajos preparatorios a la puesta en vigencia de la Convención y a su vez, paralelamente, analizar las regulaciones que en la materia establezcan los Estados limítrofes, fundamentalmente, en cuanto hace a la preservación de los recursos vivos existentes en nuestras Aguas Territoriales y Zona Económica Exclusiva y, por otra parte, a los derechos vinculados con la Plataforma Continental.

Resultan de particular interés para nuestro país las normas relativas a la preservación de

los recursos vivos, y, en especial la pesca. Las especies que se pueden capturar en nuestras aguas transitan, asimismo, en aguas bajo jurisdicción de Brasil y de Argentina. De allí que la coordinación de las medidas de conservación entre nuestro país y sus Estados limítrofes revista fundamental importancia.

La futura entrada en vigor de la Convención determinará la necesidad de que nuestro país adecue su legislación interna en materia de Mar Territorial y Plataforma Continental, emergente de la Ley de Pesca Nº 13.833, a las disposiciones de dicha Convención.

En materia de Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva las adecuaciones referidas serán, más bien, de carácter terminológico, sin afectar sustancialmente el régimen aplicable en la actualidad.

Las modificaciones más importantes a introducir en la legislación interna refieren a la extensión de la Plataforma Continental, a cuyos efectos procederá se realicen los estudios técnicos correspondientes.



PENSAMIENTO NAVAL HISTORICO Y CONTEMPORANEO

“...Alguien ha dicho que nuestro lema debe ser: *si quieres paz, prepárate para la guerra*; pero nosotros creemos que, si deseamos paz, debemos organizar nuestras fuerzas de mar y tierra para la paz.

¿Quién responde de que ella no será alterada? Y, ¿quién podrá responder á la nación en caso de un conflicto? ¿A quién se le podrán exigir horas de desvelos y fatiga en los momentos difíciles, si en los tiempos de prosperidad se le hace sentir el olvido ó la indiferencia pública?

...Si se quiere paz, tanto el Ejército como la Marina deben estar siempre prontos, provistos de las mejores armas ofensivas y defensivas, pues sólo así podrán evitar la guerra...

...Deber de los Poderes públicos es evitar que nos abandonemos en brazos de la imprevisión, pues de ellos será la responsabilidad si, desechando la creencia de que nuestra existencia política es necesaria para el mantenimiento del equilibrio en el atlántico sudamericano, no buscan los medios de hacer respetar la autonomía de la nación con fuerzas propias.

Atengámonos a nuestras fuerzas y dejemos para los discursos internacionales, las utopías de los bien intencionados pero ilusos pensadores...

...Mientras existan intereses encontrados y divergencias de opiniones; es decir, mientras haya hombres sobre nuestro planeta, las pasiones humanas serán siempre las mismas; la confraternidad, una palabra hermosa que se oirá como hasta hoy en los brindis de los banquetes diplomáticos, en tanto que se afilan las armas con que tal vez al día siguiente se agredirán los derechos de un pueblo.

Aunque se diga que esto es renegar de la justicia moderna, nadie podrá desconocer que es la realidad de lo que pasa en este fin del siglo, caracterizado por la sanción tácita del derecho de conquista...”

Extractado de la conferencia del Teniente de Navío Francisco Miranda en el Estado Mayor General, “Influencia de la Marina sobre el porvenir del país”, el 21 de noviembre de 1896.

URUGUAY, LA HIDROVIA Y EL TRANSITO

por el Dr. Ariosto J. González

El Dr. Ariosto J. González es asesor del Centro de Navegación Transatlántica, Vicepresidente de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo y del Comité Jurídico de la Hidrovía.

Es además miembro del Instituto Argentino de Estudios Aduaneros, del Instituto Uruguayo del Derecho del Comercio Exterior y del Comité Legal y de Arbitros de ALAMAR.

Nuestro país ha sido uno de los grandes propulsores del "Programa de la Hidrovía Paraná-Paraguay (Puerto Cáceres-Nueva Palmira)".

HIDROVIA

La "HIDROVIA", espacio económico para el desarrollo de la región y un nuevo nombre para una antigua realidad, tiene la potencialidad de transformar el destino de los países de su Cuenca, si es explotada en forma racional, equitativa, solidaria e inteligente. Bajo el nombre de "Hidrovía Paraguay-Paraná" se denomina el sistema de aguas internacionales, integrado por el canal Tamengo y los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y de la Plata.

Con lo antes expresado dejamos claramente establecido que, en nuestro criterio, los ríos Uruguay y de la Plata integran la "Hidrovía". En cuanto al Río Uruguay, esta afirmación encuentra su base en la circunstancia de que jurídicamente y geográficamente, el Puerto de Nueva Palmira se considera ubicado en la Hidrovía y, como se sabe, Nueva Palmira se encuentra en el Río Uruguay.

Con relación al Río de la Plata, el mismo integra la "Hidrovía" tanto desde el punto de vista hidrológico, como geográfico. El art. 11 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo de 1973, dispone que "en las aguas de uso común se permitirá la navegación de buques públicos y privados de los países de la Cuenca del Plata".

El mismo tuvo su razón de ser en la imperiosa necesidad que tienen los países mediterráneos de la Cuenca, de disponer de la más amplia libertad de tránsito y de navegación para sus buques en el Río de la Plata. Es una situación similar a la del puerto belga de Amberes, al que se llega navegando el Río Escalda que se encuentra bajo jurisdicción de Holanda. La Hidrovía sin el Río de la Plata es un sistema fluvial trunco, pues este río es el que permite la vinculación de los estados mediterráneos con la Alta Mar.

CONVEMAR

Desde el punto de vista uruguayo, cabe recordar que por ley Nº 16.287 de 29 de julio de 1992 se aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay (Jamaica), 1982. Esta Convención, conocida como "CONVEMAR", tiene hasta la fecha 55 ratificaciones y de acuerdo con su art. 308 entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que haya sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación. La misma en su Parte X,

normatiza sobre el derecho de acceso al mar y desde el mar de los estados sin litoral marítimo y libertad de tránsito. Se consagra el "tráfico en tránsito" de los países mediterráneos por los estados con o sin costa marítima, situados entre un estado sin litoral y el mar. Este tráfico en tránsito se define como el tráfico de personas, equipaje, mercancías y medios de transporte (Art. 124). El tránsito no estará sujeto a derechos de Aduana, impuestos u otros gravámenes, con excepción de las tasas impuestas por servicios específicos prestados en relación con dicho tráfico (Art. 127). Complementan estas normas la del art. 131, que garantiza que "los buques que enarbolan el pabellón de Estados sin litoral gozarán en los puertos marítimos del mismo trato que el concedido a otros buques extranjeros". Por su parte el art. 127 sólo permite cobrar "tasas impuestas por servicios específicos prestados en relación con dicho tráfico". Reafirma el principio de libertad y de igualdad de tratamiento el inc. 2º de esta norma al disponer que "los medios de transporte en tránsito...de los Estados sin litoral y utilizados por ellos no estarán sujetos a impuestos o gravámenes más elevados que los fijados para el uso de los medios de transporte del Estado de tránsito".

Además de la recién citada Convención del Derecho del Mar, deberá tenerse en cuenta, cuando sea ratificado por los cinco Estados de la Hidrovía, el denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra", firmado en el Valle de Las Leñas (Argentina) el 26 de junio de 1992. Ese acuerdo consagra para los países de la Cuenca la más amplia libertad de navegación, tránsito, e igualdad de tratamiento para los cinco países. Este Acuerdo fue ratificado por Bolivia y por nuestro país por decreto 238/993 del 26 de mayo de 1993.

INTEGRACION

Después de este breve paréntesis sobre la Convención del Derecho del Mar y el Acuerdo de la "Hidrovía", debemos puntualizar que este sistema de ríos internacionales, en razón de la economicidad del transporte fluvial y de la simbiosis que se produce en los puertos o lugares de trasbordo o transferencia de carga, entre aquel modo de transporte y el marítimo, tiene la virtud de convertir precisamente en marítimos, los puertos y poblaciones mediterráneas.

Es además, un factor decisivo de la integración física y económica del área, y del desarrollo del comercio exterior de los Estados ribereños de la misma.

El desarrollo y el progreso de la humanidad, está indisolublemente unido al desarrollo del comercio y las comunicaciones entre los diversos grupos que la integran. Esto explica la trascendencia que tiene todo lo relacionado con el transporte marítimo, los puertos, el transporte fluvial con su variedad, el transporte por la "Hidrovía".

Es por ello que se puede anotar que la "Hidrovía", es sin duda alguna uno de los instrumentos de infraestructura más importantes con que cuenta la región y, en consecuencia, el MERCOSUR. Como es sabido, la mayor parte de la infraestructura que actualmente disponen estos países para comunicarse entre ellos, no fue creada con el propósito de servir de base a las relaciones interregionales, sino que respondió al designio de expansión hacia afuera, para la colocación en los mercados foráneos de nuestros saldos exportantes.

En ese sentido tenemos que decir, siguiendo las acertadas expresiones de Felipe Herrera, ex-Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo que "*Cualquier ambicioso plan de unir en una comunidad económica la América Latina, aunque de golpe se abatieran todas las barreras aduaneras, se levantarán todas las trabas administrativas, se suprimieran las fronteras que compartimentan nuestros países, la libre circulación de factores, -medio y fin del proceso de integración,- no quedaría asegurada, ni podría realizarse sino en la medida en que*

la geografía dominada por el hombre lo permitiera”.

Por esta razón, es que entendemos que la participación del Uruguay en el programa de la Hidrovía es fundamental y debe ser permanentemente estimulada, y porque los intereses económicos de la República hoy van unidos al destino del MERCOSUR, que es un brillante camino de integración que seguramente tendrá efectos positivos para sacar a estos pueblos del estado de sub-desarrollo y de atraso que presentan.

TRANSITO

Esta inserción del Uruguay en la “Hidrovía”, requiere también que se fomente el tránsito por los puertos de Nueva Palmira y Montevideo, teniendo en cuenta el importante recurso que significa la **posición geográfica del país**. Nuestros puertos tienen que tender a ser la vía natural de salida e ingreso de mercaderías de Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay; que sean el gozne principal de la ya referida “Hidrovía” y que nuestro principal puerto sea el más atractivo y el mejor de la Cuenca del Plata, de manera de obtener que Montevideo, que en parte lo es, se convierta en el puerto de aguas profundas de dicha Cuenca. Por su parte Nueva Palmira debe jugar su rol en el comercio de la “Hidrovía” y creemos que este puerto logrará un notable desarrollo si se hace realidad el dragado de los canales de Martín García.

Todo este enfoque se traduce en convertir al país en un **gran país de tránsito**, lo que fue objeto de preocupación constante desde el nacimiento mismo de la Nación y sigue siendo preocupación fundamental de los sectores públicos y privados vinculados al quehacer portuario y al comercio exterior.

CONSTANTE HISTORICA

Si se da una mirada retrospectiva y se examina la historia de nuestro país se advierte que siempre se tuvo plena conciencia de que la única manera de fomentar el uso del puerto de Montevideo, de hacerlo atractivo para los buques de ultramar y de compensar las diferencias entre el mercado de la Argentina y del Uruguay, era convertir a nuestro puerto en un punto de tránsito internacional y otorgar las mayores facilidades a ese comercio.

Ya el 9 de marzo de 1829 se dicta por el Gobierno Provisorio del Libertador Lavalleja un decreto, que luego fue confirmado por una ley del mismo año, con la clara finalidad de estimular el tránsito de y para puertos argentinos. Se decía en esa oportunidad que era deseo del *“Gobierno que el puerto de Montevideo venga a ser un día un punto muy importante, por la concurrencia del comercio y que de aquí se siga su engrandecimiento, promoviendo la actividad y la industria, agentes conocidos del bienestar general”*.

Se ha observado con acierto que *“Siendo la producción menor en la Banda Oriental que en la Confederación (Argentina) y existiendo las diferencias de mercado en favor de Buenos Aires, Montevideo de mejor puerto atrata al comercio marítimo, por medio de trasbordos y de un intenso contrabando daba salida a las mercaderías, pero corría el peligro de no satisfacer la demanda de frutos por parte de los barcos llegados de ultramar, a los cuales le resultaba antieconómico regresar sin carga o a media carga. Por lo tanto, Montevideo y su legislación tendían a atraer el cabotaje, para recibir los productos de las provincias de Corrientes, Santa Fe y Entre Ríos. Por su parte a Buenos Aires le interesaba cortar esa tendencia del comercio del litoral hacia la Banda Oriental”* (Pereira, citado por Ariosto D. González - “Tratado de Derecho Aduanero Uruguayo” T.I. pág. 191).

Por ley Nº 149, del 13 de junio de 1837 se confirma la política de establecer un régimen liberal para el depósito y el tránsito.

Por ley Nº 336 del 14 de julio de 1853, que sustituyó la anteriormente mencionada de 1837, se reafirma la política de establecer un régimen liberal para el tránsito por trasbordo y el tránsito terrestre.

En el año 1854 se estudia un nuevo proyecto de ley de Aduana. La Comisión de Hacienda, al informarlo expresó los siguientes conceptos que siguen siendo válidos hoy: *“La ley de Aduana no es solamente una ley de impuestos, sino para favorecer al comercio y a la producción... Los solos consumos de la plaza de Montevideo son en sí, poca cosa para alimentar el comercio, en la grande escala que nos promete nuestro puerto y nuestra situación geográfica... debemos hacer todo esfuerzo... de modo que los efectos europeos introducidos a Montevideo puedan repartirse en los puertos de la Confederación Argentina, y buscar allí mismo los frutos de exportación que necesitamos para los trastornos”* (Cf. Ariosto D. González - Tratado... T.I., págs 227 y 228).

Esa política de libertad de tránsito se consolida definitivamente con la aprobación de la ley Nº 661, del 22 de junio de 1861, que su art. 17 dispone: *“Es libre del tránsito, reembarco y trasbordo de mercaderías para puertos extranjeros y para las Aduanas de depósito en el litoral de la República”*.

En la discusión parlamentaria de esta ley, el Ministro de Hacienda, Antonio María Pérez, expresó que en el Uruguay era *“libre el trasbordo o bladeación y el tránsito por tierra: todo es comercio de tránsito”*. Y, agregó que si gravara el tránsito. *“Sería retrogradar cuarenta años, porque hace próximamente ese tiempo que es libre ese comercio entre nosotros”*. Esto se expresó en el año 1861. Obsérvese su actualidad.

Es indudable que el comercio de tránsito, que es un comercio intermediario cuyos beneficios directos e indirectos se agregan a los del comercio propio, es un **factor de real importancia** en el crecimiento de la economía nacional y debe ser eficazmente facilitado y promovido de modo de aprovechar al máximo el recurso natural que significa la **excepcional posición geográfica** que ocupa Uruguay, posición que, como ninguna otra en el Cono Sur, se presta para el pasaje de mercadería de y para los países del área.

Como señala Quinteros Delgado, *“el tránsito responde a la realización de un importante género de comercio que lleva su nombre y que desde hace tiempo inmemorial se viene practicando en casi todas las naciones del mundo, especialmente en aquellas cuya situación geográfica hace de sus puertos puntos obligados para el comercio de uno o más Estados, por ejemplo Bélgica respecto de los países de la Europa Central y el Uruguay con relación a la Argentina, el Brasil y Bolivia”* (Confr. Quinteros Delgado, Juan C. - “Historia, Legislación y Jurisprudencia de Aduanas”, T.I., pág. 127). Actualmente debe agregarse Paraguay.

Paul Leroy Bealieu, en su “Compendio de Economía Política” señala, con acertado criterio y en expresiones plenamente aplicables al Uruguay *“que el tránsito de las mercaderías extranjeras da animación a nuestros puertos, a nuestras vías férreas y deja ganancias a nuestros obreros, a nuestros comerciantes, a nuestras empresas de navegación o de transporte”*.

Se debe fomentar el tránsito, profundizar la política de tarifas portuarias promocionales, eliminar trabas administrativas, y en fin, implementar medidas adecuadas para el desarrollo del mismo, de modo de evitar que nuestro país pierda las ventajas naturales derivadas de su estratégica posición geográfica, como asimismo para evitar que en esta era de los grandes buques, se corra el peligro de que a los mismos les resulte anti-económico hacer escala en

Montevideo, porque el comercio internacional propio del país es insuficiente y no asegura un volumen interesante de cargas de entrada ni de retorno.

En concreto, se debe realizar una política que permita que el Uruguay se convierta en el **nudo de las corrientes comerciales** que ligan el Cono Sur con el resto del mundo, llegando a ser de ese modo un gran mercado internacional donde se concentren las ofertas y las demandas como sucede, principalmente, con Bélgica y Holanda en Europa, lo que logrará fomentando el tránsito y desarrollando servicios conexos.

LEY DE SERVICIOS PORTUARIOS

Por último, merece especial destaque la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992, conocida como de Servicio Portuarios, que dicta normas estableciendo una nueva organización en los puertos nacionales, permite la concesión de servicios portuarios a particulares, privatiza la mano de obra portuaria, servicios de estiba, desestiba, carga y descarga, establece la capitanía del puerto de Montevideo y la libre circulación de mercaderías en este puerto, más conocido como sistema de puerto franco o puerto libre.

El art. 1° de esa ley sienta un principio básico en la materia al disponer que *"la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país"*. Esa norma recoge una aspiración ya tradicional en la República en el sentido de que los puertos sean declarados de interés general y asimismo plasma en un texto legal esa misma aspiración, por cuanto el sistema portuario anterior a esta ley estaba caracterizado por una hipertrofia, un exceso de reglamentarismo que lo ponía en una situación de absoluta ineficiencia para el cumplimiento de sus cometidos esenciales, lo que se traducía en un quietismo que nos condujo a una postrante situación de subdesarrollo, desaliento, y pobreza colectivos.

La privatización de los servicios de estiba, ha aparejado hasta la fecha, un notable incremento en la efectividad de la mano de obra; el tiempo de permanencia de un buque en el puerto se ha reducido entre un tercio y la mitad del que demoraba anteriormente.

La concesión de servicios portuarios a particulares facilitará el mejor desarrollo de dichos servicios sin caer en monopolios privados. La ley es muy estricta en ese sentido y establece correctas garantías para evitar pasar de un mal monopolio del Estado a un peor monopolio de los particulares.

Relacionado con el tránsito, deben recordarse las normas de esta ley que establecen el puerto libre o puerto franco. El origen de la iniciativa del establecimiento en Montevideo de un puerto libre, surgió en el seno de la Comisión de Reestructura de las Actividades Portuarias, instalada en el Centro de Navegación Transatlántica antes de que asumieran las nuevas autoridades del gobierno. Este Centro, en un memorandum presentado a las autoridades electas en noviembre de 1989, reunidas en el Instituto Manuel Oribe, ya solicitaba la creación de un régimen de puerto libre en Montevideo y trazaba los lineamientos que debía tener la ley. La propuesta del Centro de Navegación tomó como antecedente principal el puerto franco de Hamburgo, situado en la margen izquierda del río Elba. En virtud del acuerdo de 1881, la ciudad libre y hanseática de Hamburgo controlaba el interior del puerto y la República Federal de Alemania el exterior. Un atisbo de puerto libre se encontró también en la legislación mejicana, en una norma de 1923.

En el puerto libre de Montevideo, al igual que en el puerto de Hamburgo y en los otros puertos germanos como Bremen, Emden y Kiel se puede realizar toda clase de operaciones con

las mercaderías que no signifiquen un cambio de naturaleza de las mismas. Así quedan incluidas las operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento, tránsito, trasbordo y reembarque. El destino de las mercaderías ingresadas a este puerto puede ser cambiado libremente y las operaciones antes referidas no están sujetas en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas. Se quiso consagrar con este texto (cuya redacción fue realizada por el suscrito), la más amplia libertad para que Montevideo opere igual que los grandes puertos del mundo.

En la Rendición de Cuentas del ejercicio 1991, aprobada por ley 16.320 del 1º de noviembre de 1992, en el art. 163, se estableció que estas facilidades operativas en el puerto de Montevideo, no suponen restricciones en las potestades de la Dirección Nacional de Aduanas dentro de los recintos portuarios. Esta última ley no afecta en lo más mínimo las facilidades operativas del puerto libre, sino que se limita a declarar, con efecto retroactivo, que la Aduana mantiene toda las funciones de vigilancia en el recinto aduanero y portuario.

Estas funciones de vigilancia ya habían sido especialmente consagradas en el primer proyecto de ley de reforma de las empresas públicas, que en su art. 57 establecía estos beneficios, exenciones y desregulaciones y que los mismos eran "*sin perjuicio de las facultades legales de vigilancia por la Dirección General de Aduanas*".

Creemos que una acertada política de participación de Uruguay en la Hidrovía, verdadero corredor de riquezas, y de una política acertada de fomento del tránsito y de la actividad portuaria del Uruguay, tendrán efectos positivos sobre la economía y la sociedad, logrando de ese modo la creación de fuentes de trabajo, de riqueza, agentes conocidos del bienestar general como lo decía el Libertador Lavalleja cuando decretó la libertad de los ríos de la República.



EL NUEVO DERECHO DEL MAR Y LA PROTECCIÓN DE LOS ECOSISTEMAS MARINOS: EL CASO DEL URUGUAY.

por el Dr. Juan Oribe Stemmer⁽¹⁾

El Dr. Juan Oribe Stemmer obtuvo el título de Master en Derecho Marítimo, en la Universidad de Southampton, Reino Unido en 1977.

Se graduó como Doctor (PhD) en el Centre for Maritime Law and Policy, Universidad del País de Gales, Reino Unido, en 1985.

Es Miembro del Instituto Manuel Oribe, de la Liga Marítima Uruguaya y Senior Associate Member del St. Antony's College (1986).

Fue Asesor de la Asociación Latinoamericana de Armadores, desde 1989 a 1991 y Director General del Instituto Nacional de Pesca (INAPE), desde 1990 a 1993.

En la actualidad se desempeña como Secretario Técnico de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo.

INTRODUCCIÓN

El impacto de la actividad humana sobre los amplios espacios marítimos y oceánicos que se extienden frente a las costas del Uruguay se ha incrementado notablemente durante las últimas décadas. Las capturas totales en el Atlántico sudoccidental pasaron de 1,2 millones de toneladas en 1980 (1,8 % de la pesca marítima mundial) a 2,1 millones en 1990 (2,1 %). A partir de 1980 parte sustancial de ese incremento se debió a la expansión de las actividades de buques pertenecientes a terceros países. La pesca realizada por el Uruguay que había representado el 10 % de las capturas totales de la región en 1980, actualmente asciende al 4 % (1990).

El presente trabajo examinará algunos aspectos de las normas sobre la conservación de los recursos pesqueros contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (que nuestro país ratificara recientemente), con respecto a los recursos de los ecosistemas marinos en el frente oceánico uruguayo.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar regula las relaciones entre los Estados en todo lo referente a los usos de los mares y océanos y el aprovechamiento de sus recursos. Una vez que entre en vigencia, su ámbito geográfico abarcará el 71 % de la superficie de nuestro planeta y tendrá relevancia para una amplia y compleja gama de intereses estratégicos, políticos, comerciales y de protección del medio ambiente. El tratado tiene especial relevancia para el Uruguay.

El frente oceánico uruguayo (mar territorial y zona económica exclusiva) abarca una superficie de 125.057 km²., lo que representa el 40% de su territorio total. El sector pesquero exporta anualmente, en promedio, productos por valor de 85 millones de dólares y ofrece

(1). Las opiniones expresadas en el presente artículo revisten un carácter exclusivamente personal.

empleo a alrededor de 8.000 trabajadores en mar y tierra, además de impulsar una serie de industrias ancilares de considerable importancia.(2)

El ecosistema pesquero es un tipo específico de sistema marítimo. Para definirlo es posible recurrir a la noción mucho más antigua y tradicional de pesquería. Kesteven define a la "unidad de pesquería" como una "agrupación casi natural de barcos, hombres e instrumentos para la explotación de un determinado recurso en un área más o menos determinada".(3)

Las pesquerías abarcan espacios o zonas marítimas más o menos amplias dentro de las cuales se lleva a cabo una actividad sensiblemente uniforme de pesca. Esas zonas tienen características morfológicas, ictiológicas o de otro tipo que permiten considerarlas como formando un mismo sistema ecológico y económico. Algunas pesquerías son conocidas por su ubicación geográfica (por ejemplo la pesquería del bacalao en los Grandes Bancos frente a Terranova), otros son identificados por las principales especies capturadas. Uno de los elementos esenciales del concepto, es la actividad de la pesca industrial que se lleva a cabo dentro de la pesquería.(4)

ECOSISTEMAS EN EL RÍO DE LA PLATA Y EL FRENTE MARÍTIMO

Los factores abióticos

El frente oceánico del Uruguay abarca un espacio de aguas oceánicas (incluyendo el mar territorial y la zona económica exclusiva) ubicado entre los 34º y 38º S. La línea de base de dicho espacio es la costa uruguaya entre Punta del Este y el Chuy y el sector uruguayo del límite exterior del Río de la Plata.(5) Sus otros límites son, el límite lateral con Brasil; el límite lateral con Argentina; y la línea de las 200 millas medidas desde las líneas de base. (Figura 1).

Dentro de aquel espacio definido por coordenadas geográficas y de acuerdo al derecho internacional, se desarrollan procesos naturales que, en última instancia, son determinados por los factores abióticos de la región marítima, incluyendo el perfil y las profundidades de la plataforma continental, la dinámica de las corrientes marinas, la temperatura y salinidad de las aguas. Tomando como elemento central esos parámetros es posible esbozar -cartografiar- los límites de varios ecosistemas marinos que se superponen, total o parcialmente, con los espacios geográficos-normativos definidos en la Convención (Figura 1), o establecidos por los Estados, ya sea en su derecho interno o mediante acuerdos internacionales.

Si se toman en cuenta algunos de los principales factores abióticos es posible distinguir los siguientes espacios, en el caso del litoral uruguayo sobre el Río de la Plata y el Frente Marítimo:

- El sector netamente fluvial entre el paralelo de Punta Gorda (Colonia) y la franja de mezcla de agua dulce de origen fluvial y la salada proveniente del océano (aproximadamente frente a la desembocadura del río Santa Lucía). Se caracteriza por

(2). La superficie terrestre del Uruguay es 176.215 km².

(3). Kesteven G.L. "Manual de ciencia pesquera. Parte 1. Una introducción a la ciencia pesquera". FAO. Documentos Técnicos de la FAO sobre la pesca. Nº 118 [FIRM/T118] (1973)

(4). Enciclopedia del Mar. "Pesquería".

(5). El límite exterior del Río de la Plata fue establecido por Argentina y Uruguay en la "Declaración conjunta uruguayo-argentina sobre el límite exterior del Río de la Plata". 30.1.1961. Ver además: Art. 1º del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

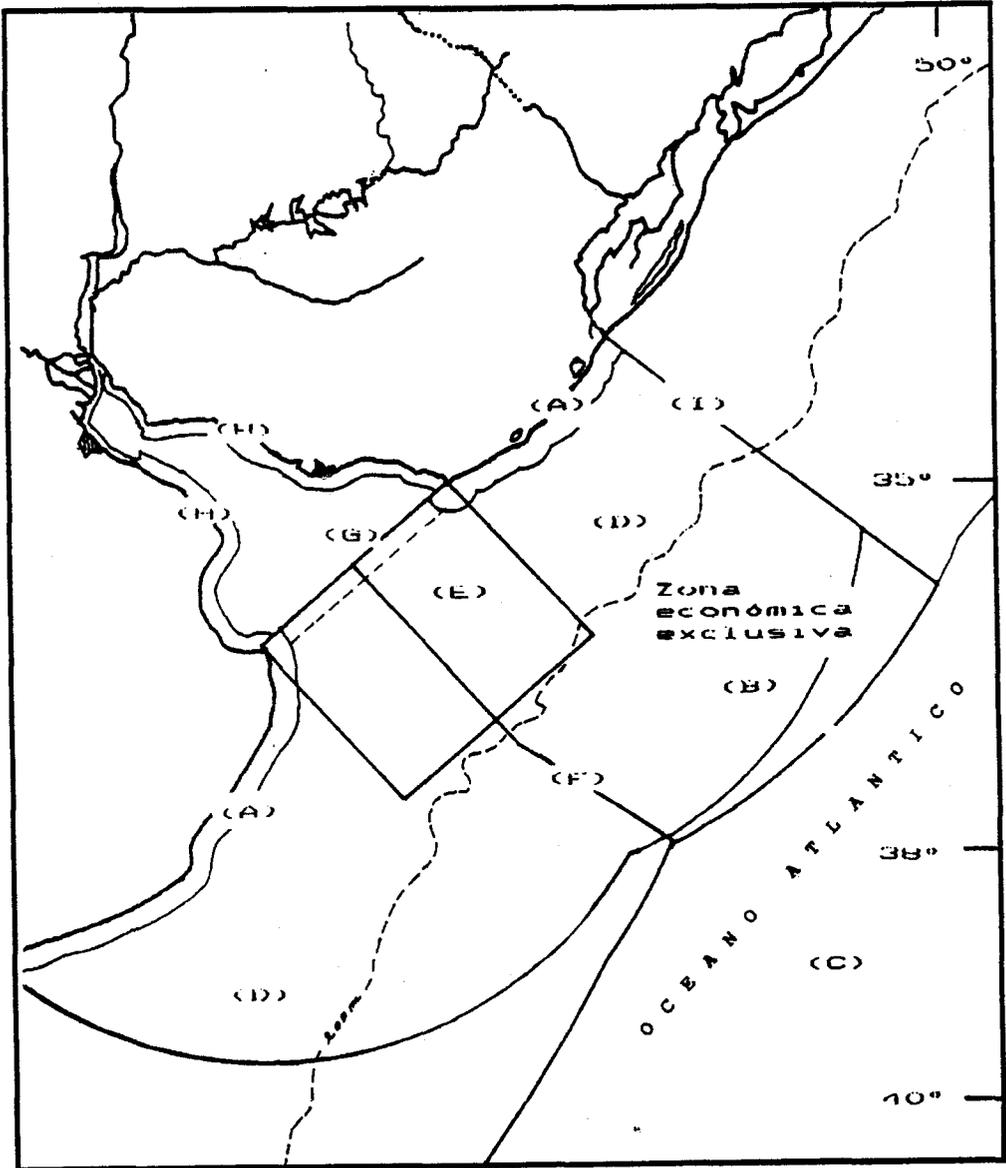


Figura 1.

Zonas de jurisdicción de acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

- (a) Mar Territorial de 12 millas (Convención, art. 55). Zona de jurisdicción exclusiva de cada Parte. (Tratado, Art. 73).
- (b) Zona Económica Exclusiva (Convención, Art. 55).
- (c) Alta Mar. (Convención, Art. 86).
- (d) Zona Común de pesca. (Tratado, Art. 73).
- (e) Zona de prohibición de vertimiento de hidrocarburos. (Tratado, Art. 78).
- (f) Límite lateral marítimo y la plataforma continental entre Uruguay y Argentina (Tratado, Art. 70).
- (g) Límite exterior del Río de la Plata. (Declaración conjunta argentino-uruguayaya sobre el límite exterior del Río de la Plata, del 30.1.1961. Tratado, Art. 1º).
- (h) Franja de jurisdicción exclusiva de cada Parte en el Río de la Plata (Tratado, Art. 2).
- (i) Límite lateral con el Brasil.

el predominio de las aguas fluviales provenientes de los ríos Paraná y Uruguay.

Las profundidades son de menos de 7 metros.

- El sector de aguas de mezcla de agua dulce de origen fluvial y la salada proveniente del océano. Esta franja se desplaza continuamente, como resultado del régimen hidrográfico del río, aproximadamente entre la desembocadura del río Santa Lucía y Punta del Este. La salinidad de las aguas del río en este sector presenta una considerable variabilidad espacial y temporal, de acuerdo al aporte de agua dulce que realizan los tributarios del río y el ingreso de aguas oceánicas. Es un sistema abierto al océano con características ambientales fluvio-marítimas. Las profundidades son de entre 6 y 15 metros.
- El litoral oceánico. Es el sector de aguas oceánicas saladas que se extienden mar afuera de la zona de mezcla de aguas fluviales-marítimas del Río de la Plata exterior. Incluye un sector de aguas costeras donde influye el aporte de las lagunas que se encuentran sobre el litoral oceánico uruguayo.

Los factores bióticos

Desde el punto de vista del sector pesquero uruguayo las tres especies más importantes son: la merluza hubbsi, la corvina y la pescadilla. Las capturas de las tres especies suman el 89 % del tonelaje total pescado por la flota nacional y el 92% de la materia prima procesada por la industria nacional.

Tabla 1. Uruguay. Capturas anuales. Principales especies y total anual. En toneladas.

Año	merluza	corvina	pescadilla	otros	Total
1975	9.847	5.594	3.394	7.413	26.248
1980	62.309	31.623	15.874	10.593	120.399
1990	55.751	17.488	5.665	12.047	90.951
1991	95.980	26.510	5.574	15.831	143.805
1992	74.509	27.820	8.786	14.550	125.665

Fuente: INAPE.

La corvina (*Micropogonias furnieri*) es una especie demersal costera que se encuentra generalmente a menos de 50 metros de profundidad, de preferencia sobre fondos de arena o fango. Se la encuentra en zonas de aguas salobres (Río de la Plata exterior) y también en aguas marítimas de alta salinidad. Su zona de distribución incluye un área reproductiva en el Río de la Plata exterior con fuertes concentraciones frente a la desembocadura del río Santa Lucía. (6)

(6). Figura 2.

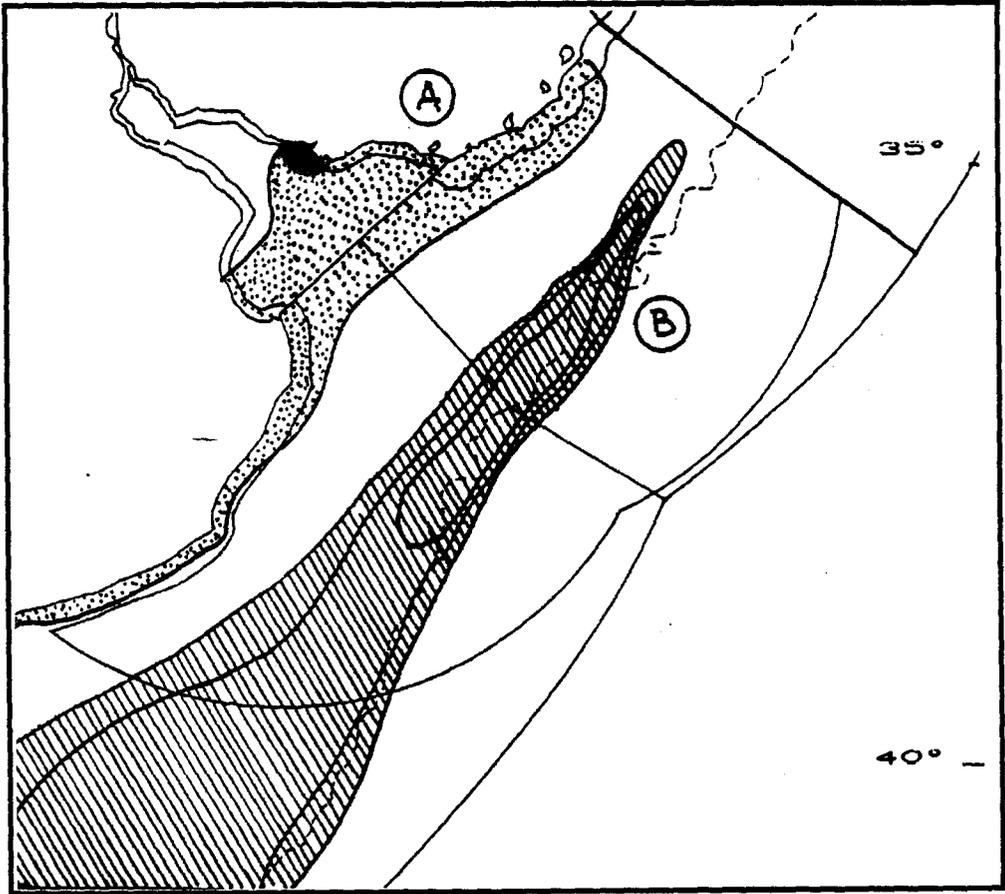


Figura 2.

Áreas de distribución de las especies corvina blanca y de la merluza hubbsi en el Río de la Plata y la Zona Común de Pesca.

(A). distribución de la corvina blanca: durante el verano se encuentra en el sector frente a la desembocadura del Río Santa Lucía un área de desove de esta especie.

(B). distribución de la merluza hubbsi durante el período otoño-invierno, cuando la especie emigra hacia el norte, siguiendo el desplazamiento de la corriente fría de Malvinas.

La pescadilla de calada (*Cynoscion striatus*) es una especie que habita tanto aguas típicamente marinas como aguas salobres en el Río de la Plata exterior. Se la encuentra en el frente oceánico hasta profundidades de entre 80 y 100 metros. Los individuos adultos se presentan en toda el área de distribución; los pre-adultos, en cambio, se concentran en un área extensa y a profundidades relativamente mayores. A principios de primavera se forman concentraciones reproductivas de adultos desovantes en el Río de la Plata exterior y el frente oceánico, especialmente alrededor de los bancos Inglés y de Rouen.(7)

(7). Figura 2.

La merluza común, (*Merluccius hubbsi*) es una especie demersal oceánica que habita las aguas del Atlántico sudoccidental entre los 34°S y los 55°S.

La alimentación de los ejemplares adultos incluye anchoftas y calamares.(8)

Una especie de aguas saladas templadas-frías, la merluza desarrolla un amplio ciclo migratorio anual a lo largo de la plataforma continental comprendida entre los 34°S y 46°S aproximadamente, siguiendo el movimiento estacional de la corriente fría de las Malvinas. Durante el invierno se encuentran importantes concentraciones de la especie en la Zona Común de Pesca, incluyendo zonas de alta densidad de ejemplares juveniles, cuyas tallas se encuentran por debajo del tamaño comercial.(9). Con algunas variaciones regionales su hábitat hidrológico son las capas demersales, delimitadas por las isobatas de 40 - 800 metros.

El ecosistema de la merluza hubbsi y el de la corvina se encuentran separados. Uno abarca las aguas de menor profundidad en el Río de la Plata exterior y las aguas costeras del frente oceánico; el otro se encuentra mar afuera, sobre la plataforma continental (incluyendo su talud), en aguas oceánicas de alta salinidad. Esta circunstancia se refleja en la existencia de dos pesquerías claramente separadas: una costera, cuya especie objetivo es la corvina, y otra de altura, orientada a la merluza. El ámbito de distribución de la pescadilla de calada, se sobrepone parcialmente con los ecosistemas de la corvina y la merluza.

Ninguno de esos caladeros encaja perfectamente dentro de las zonas de jurisdicción definidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En cambio, si se corresponden en buena medida con los espacios compartidos delimitados por Argentina y Uruguay en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo (especialmente en el caso de las pesquerías de las especies corvina y pescadilla).

LOS ESPACIOS DEL DERECHO DEL MAR

Las actividades que el ser humano desarrolla, asociadas con los usos del mar y el aprovechamiento de sus recursos, se desarrollan dentro del marco del derecho internacional. Uno de los componentes más importantes de ese marco es la división de los espacios marítimos y oceánicos en sectores, cada uno con su propio régimen jurídico, delimitados de acuerdo a coordenadas geográficas. Estos sectores incluyen: las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la alta mar.

Hasta el momento, la Convención ha sido firmada por 154 Estados y ratificada por 52. Estos últimos incluyen catorce Estados latinoamericanos y del Caribe. La Convención ha sido ratificada por dos países sudamericanos con costas sobre el Atlántico sudoccidental: el Brasil,

(8). Figura 2.

(9). Tanto Argentina como Uruguay han establecido durante los últimos años, en forma unilateral, áreas de veda para la protección de las concentraciones de juveniles de merluza que se encuentran dentro de sus respectivas áreas de jurisdicción exclusiva en la Zona Común de Pesca. En el caso del Uruguay la norma fundamental en esta materia es el Decreto 531/990 del 20 de noviembre de 1990.

En noviembre de 1991 Argentina y Uruguay acordaron adoptar ese tipo de medidas de conservación, en forma bilateral, en el seno de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo (CTMFM. Resolución 1/91). Este organismo binacional, creado por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo tiene la función de "establecer normas y medidas relativas a la explotación racional de las especies en la zona de interés común". (Tratado, Art.82 (d).

La Comisión estableció, por primera vez, un área de veda para la protección de las concentraciones de juveniles de merluza el 16 de abril de 1993, por Resolución 1/93.

que depositó su ratificación el 22 de diciembre de 1988, y el Uruguay, que la aprobó por la Ley 16.287 del 29.7.1992. El tratado entrará en vigor doce meses después de la fecha en que haya sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión.(10)

El instituto de la zona económica exclusiva ya forma parte del derecho internacional consuetudinario. Lo mismo sucede con muchas de las normas en la Convención en materia de pesca (aunque existen casos dudosos, por ejemplo su Art.62 (2) referente al acceso al excedente no capturado). No sucede lo mismo con la extensa Parte XI de la Convención, que se refiere a los recursos de los fondos oceánicos que se encuentran mar afuera de los límites de jurisdicción nacional. Esta sección del tratado ha sido objeto de considerable controversia entre los Estados y no puede considerarse como derecho positivo.(11)

Espacios marítimos y usos razonables

La Convención divide los espacios marítimos y oceánicos en cinco zonas principales, cada una con su propio estatuto jurídico. Los derechos exclusivos de soberanía ejercidos por el Estado ribereño se atenúan gradualmente en proporción directa a la distancia existente entre su territorio terrestre y la zona marítima. Alcanza su máxima intensidad en las aguas interiores - las más cercanas a la costa- y virtualmente desaparecen más allá de las 200 millas, donde predomina la libertad de la alta mar.

En todos los casos, destaca O'Connell, los derechos que los Estados ejercen en las diversas zonas de jurisdicción no son absolutos. Cada una de las varias zonas definidas por el Derecho del Mar, refleja un determinado equilibrio de derechos y deberes de los Estados, el cual puede resumirse en el concepto de "uso razonable".(12)

Dentro del gran marco del derecho internacional, existen otros sectores o espacios marinos establecidos por los Estados, ya sea en forma unilateral o mediante acuerdos bilaterales o multilaterales de alcance regional o mundial. Al respecto pueden destacarse las convenciones multilaterales elaboradas por la Organización Marítima Internacional. En el caso del Uruguay, tiene especial importancia el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, firmado con la República Argentina en 1973.

En el caso de las pesquerías marítimas y oceánicas, el "uso razonable" consiste en su explotación racional sin superar los niveles de captura óptimos de las especie objetivo y las acompañantes o asociadas, de forma tal de no perjudicar la natural capacidad de recuperación del ecosistema. Las medidas de administración pesquera y la explotación de los recursos deberán tomar en cuenta los legítimos derechos e intereses de los demás Estados que explotan la misma pesquería, y el interés que la comunidad internacional en proteger las fuentes de alimentos para el futuro.

La "Declaración de Cancún" aprobada en oportunidad de la Conferencia Internacional de Pesca Responsable celebrada en mayo de 1992 recoge aquel principio al establecer que "los

(10). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Art. 308.

(11). Las negociaciones en el seno de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se desarrollaron de acuerdo a los principios del consenso y del acuerdo de paquete ("package deal"). Ver: Convención Art. 309. Sin embargo, el propio tratado prevé la posibilidad de que los Estados Partes resuelvan hacer declaraciones o manifestaciones al firmar o ratificar la Convención, siempre que tales declaraciones o manifestaciones no tengan por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de sus disposiciones (Art.310).

(12). O'Connell. op. cit.p.57-58

Estados deben tomar medidas para mejorar los sistemas de gestión como parte de la práctica de la pesca responsable. Reconocen el principio de utilización sostenible de los recursos vivos marinos como la base de políticas sólidas de ordenación de la pesca. A este respecto, consideran como uno de los objetivos más importantes la aplicación de políticas y medidas que den como resultado un nivel de esfuerzo pesquero adecuado a la utilización sostenible de los recursos pesqueros, teniendo en cuenta las características específicas de cada pesquería.”(13).

El principio precautorio no debe ser llevado al extremo de prohibir toda actividad, excepto cuando exista una total certeza de que no producirá un impacto negativo sobre el ecosistema. Es una regla de sentido común que aconseja actuar con prudencia frente a situaciones de incertidumbre, tomando debidamente en cuenta la información científica y técnica disponible, y evitando crear situaciones irreversibles. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar le impone a los Estados la obligación de tomar en cuenta “*los datos científicos más fidedignos de que disponga*” para asegurar la conservación de los recursos vivos marinos, tanto dentro de su zona económica exclusiva como en alta mar.(14).

Los matices de la soberanía.

En 1969 el Uruguay extendió su soberanía “*más allá de su territorio continental e insular y de sus aguas interiores, a una zona de mar territorial de 200 millas marinas, medida a partir de las líneas de base*”. Esa soberanía es limitada en los artículos siguientes: primero, los buques de cualquier Estado gozarán del derecho de paso inocente a través del Mar Territorial uruguayo, “*en una zona de doce millas de extensión medida a partir de las líneas de base*”. Segundo, más allá de aquella zona de doce millas (un mar territorial propiamente dicho), las disposiciones de la ley no afectan las libertades de navegación y sobrevuelo.(15).

Ese sistema resultó ser muy similar al que habría de establecer en 1982 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: un mar territorial con una amplitud máxima de doce millas y una zona económica exclusiva de 200 millas medidas a partir de las líneas de base.

La soberanía del Estado ribereño alcanza su máxima intensidad en el caso de las aguas interiores, las cuales son consideradas, desde el punto de vista jurídico, una proyección de su territorio continental o insular. Se encuentra limitada por el derecho de paso inocente en el caso de su mar territorial. En la zona económica exclusiva los ribereños ejercen “*derechos de soberanía*”, limitada por la obligación del Estado ribereño de tener “*debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados*” y de actuar de manera compatible con la Convención. La alta mar, en cambio, está abierta a todos los Estados. Sin embargo, esta libertad no es absoluta: los Estados deben ejercer las libertades del mar “*teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados*”.(16).

La Convención y la protección de los ecosistemas marinos

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar utiliza el término

-
- (13). Conferencia Internacional de Pesca Responsable.
“Declaración de Cancún”. Cancún, México. 6-8 de mayo, 1992.
(14). Convención. Arts. 61 (2) y 119 (a).
(15). Uruguay. Ley 13.833 del 29.12.1969. Arts. 2 y 3.
(16). Convención. Arts. 56 (2) y Art. 87 (2).

Tabla 2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
Zonas de jurisdicción establecidas en la Convención.

Espacio	Concepto
Aguas interiores	<p>Franja de aguas que se extiende entre la costa del Estado ribereño y la línea de las bajas mareas o desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial. (Convención. Art. 8)</p> <p>Se encuentran sujetas al mismo régimen que su territorio terrestre, no existiendo en este caso, en principio, el derecho de paso inocente. (Convención. Art.8)</p>
Mar territorial	<p>Franja de mar adyacente a la costa y que no puede exceder una anchura de 12 millas marinas contadas a partir de las líneas de base. (Convención. Art.3)</p> <p>La soberanía del Estado ribereño se extiende a su mar territorial, con la importante limitación del derecho de paso inocente de que gozan los buques de todos los Estados. (Convención. Art.17)</p> <p>No constituyen paso inocente los actos de contaminación intencionales y graves, ni las actividades de pesca. (Convención. Art.19)</p>
Zona contigua	<p>Zona contigua al límite externo del mar territorial y que no podrá extenderse más allá de las 24 millas contadas a partir de las líneas de base. Su función es servir para prevenir las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, del Estado ribereño. (Convención Art.33)</p>
Zona económica exclusiva	<p>La zona económica exclusiva se extiende mar afuera del límite exterior del mar territorial y adyacente a éste. No podrá extenderse más allá de las 200 millas contadas desde las líneas de base. En la zona económica exclusiva el Estado ribereño tiene "derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar", así como derechos de jurisdicción en cuanto la protección y preservación del medio marino. (Convención. Art.56)</p>
Plataforma continental	<p>Comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. (Convención. Art.76)</p> <p>El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma a los efectos de su explotación y de la explotación de sus recursos naturales. (Convención. Art.77)</p>
Alta mar	<p>Los sectores del mar que se extienden mar afuera de la zona económica exclusiva de los Estados. (Convención. Art.86)</p> <p>La alta mar está abierta a todos los Estados y en ella rige la libertad de los mares. Esta incluye las libertades de navegación y de pesca. Ambas se encuentran sujetas a lo estipulado en la Convención y demás normas de derecho internacional aplicables. (Convención Art.87)</p> <p>Los Estados cooperarán entre sí en la conservación y administración de los recursos vivos en la alta mar. (Convención. Art.118)</p>

“ecosistema” en una sola oportunidad: en el Art. 194 (5), referente a la protección de los ecosistemas raros o vulnerables. Sin embargo, las normas referentes a los recursos pesqueros se fundan en el concepto de ecosistema pesquero o de pesquería.

- Obligaciones del Estado ribereño dentro de su zona económica exclusiva

Dentro de su zona económica exclusiva, estipula la Convención, el Estado ribereño tiene “derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos”. Al mismo tiempo, le impone dos obligaciones fundamentales. La primera es asegurar, “mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos vivos en su zona económica exclusiva no se vea amenazada por un exceso de explotación”. La segunda es “preservar o reestablecer las poblaciones de las especies capturas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible, con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes”.(17).

Las medidas de administración pesquera tendrán en cuenta los factores ambientales y económicos pertinentes (incluidas las necesidades económicas de las comunidades ribereñas) y las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otros estándares mínimos internacionales generalmente recomendados, sean subregionales, regionales o mundiales.(18)

LOS PUNTOS DE FRICCIÓN

Es posible identificar cuatro situaciones principales en las cuales una determinada pesquería sobrepasa los límites de las aguas sujetas a la jurisdicción de un único Estado:

- cuando en las zonas económicas exclusivas adyacentes de dos o más Estados ribereños se encuentren la misma población o poblaciones de especies asociadas. (Convención, Art.63 (1))

(17). Convención. Art. 61 (2) y (3).

Las aguas que actualmente han quedado incluidas dentro de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños antes formaban parte de la alta mar. La Convención de Ginebra sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar (1958) establece que:

“se entenderá por ‘conservación de los recursos vivos de la alta mar’ el conjunto de medidas que permitan obtener un rendimiento óptimo constante de estos recursos, de manera que aumente hasta el máximo el abastecimiento de alimentos y otros productos marinos.”(Art. 2)

La Ley de Pesca uruguaya (Ley 13.833 de 29.12.1969) estipula que

“Los recursos vivos acuáticos de carácter renovable, a los que tuvieren acceso los pescadores o buques de matrícula nacional y los extranjeros debidamente habilitados... serán objeto de una explotación racional, de modo de obtener de los mismos un rendimiento óptimo constante.”(Art. 7)

La Convención, firmada en 1982, no solamente se refiere a la conservación de las pesquerías, sino también a la obligación que tienen los Estados de “reestablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible”.(Art.61 (2)

(18). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 61 (3).

Un antecedente importante al respecto es la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. Firmada en en 1980, incluye entre sus objetivos el de “proteger la integridad del ecosistema de los mares que rodean la Antártida”. Con tal propósito el tratado incorpora una enumeración de principios que deben guiar la explotación de los recursos pesqueros, incluyendo “la manutención de las relaciones ecológicas entre las poblaciones recolectadas, dependientes y afines de los recursos vivos marinos antárticos y reposición de las poblaciones disminuídas” por debajo de los niveles que aseguren su restablecimiento a niveles estables.

- cuando la misma población o poblaciones asociadas que se encuentran dentro de la zona económica exclusiva de un Estado ribereño también habiten aguas de alta mar adyacentes a la zona económica exclusiva de aquél. (Convención. Arts. 63 (2), 116 y 118)
- el caso de las especies altamente migratorias enumeradas en el Anexo I de la Convención. Dichas especies incluyen el atún, el pez vela y el pez espada. (Convención, Art.64)
- poblaciones anádromas y catádrumas. (Convención. Arts.66 y 67).

Desde el punto de vista del Uruguay las situaciones más importantes son las reguladas por el Art. 63 de la Convención.

Pesquerías compartidas por dos o más Estados ribereños.

La Convención asume que existe una comunidad de intereses entre los Estados ribereños con zonas económicas exclusivas adyacentes y que comparten un mismo ecosistema o pesquería. Cada uno de ellos ejerce derechos de soberanía sobre el sector de la pesquería que se encuentra dentro de su zona y tiene el derecho a cosechar parte de los beneficios que se derivan de su explotación. Esos derechos, sin embargo, no son absolutos: cada Estado ribereño deberá tomar debidamente en cuenta los derechos de los demás Estados al administrar y explotar las pesquerías compartidas.(19).

Los derechos que cada uno de los "socios" en aquella comunidad de intereses tiene sobre los recursos compartidos, existen aún si las capturas no se realizan dentro de las aguas sujetas a su jurisdicción. La redacción del Art.63 (1) sugiere que los derechos de todos los Estados incluidos en aquella comunidad de interés son de idéntica importancia; ninguno tiene, en principio, un interés predominante.(20). Esto no significa, sin embargo, que las capturas deban ser divididas en proporciones iguales. Este último es un delicado problema que deberá ser resuelto por acuerdos entre los Estados involucrados.(21).

De esta manera se procura tutelar, por una parte, el interés de ambos ribereños en asegurar una administración racional de la pesquería compartida y, por la otra, el interés de la comunidad internacional en asegurar que los recursos pesqueros sean bien administrados en beneficio general.(22).

El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo firmado por Argentina y Uruguay en 1973, establece un completo marco bilateral de principios, normas y autoridades, para la administración racional de los recursos pesqueros compartidos por ambos países en el Río de la Plata y la Zona Común de Pesca. Este último sector de aguas oceánicas se extiende entre los 34º S y 39º 30' S, abarcando prácticamente la totalidad de la zona económica exclusiva uruguaya y un sector importante de la zona económica exclusiva argentina, frente a la Provincia de Buenos Aires.(23). Este acuerdo encaja dentro de lo estipulado en el Art. 63 (1) de la Convención.

(19). Convención. Art. 56 (2).

(20). Hey. Ellen. "The regime for the exploitation of transboundary marine fisheries resources". p. 81.

(21). El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo firmado por Argentina y Uruguay en 1973 incluye entre las funciones de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo el "fijar los volúmenes de captura por especie y distribuirlos entre las Partes", en forma equitativa, proporcional a la riqueza ictícola que aporta cada una de las Partes, evaluada en base a criterios científicos y técnicos. Tratado. Arts. 74 y 82(a).

(22). Hey. Ellen. "Provisions of the United Nations law of the sea convention on fisheries resources and current international fisheries management needs". en: FAO Legislative Study No.47 (1991) p.3.

(23). Figura 1.

Pesquerías que se extienden mar afuera de las 200 millas.

Existen varias pesquerías importantes que se extienden parcialmente mar afuera de la zona económica exclusiva de los Estados ribereños, hacia el alta mar adyacente. Como resultado, el mismo ecosistema pesquero se encuentra sometido a dos regímenes jurídicos muy diferentes: el de la zona económica exclusiva, en del sector que se encuentra situado dentro de las 200 millas, y el de la alta mar, en las aguas adyacentes. Es posible mencionar al respecto la pesquería del bacalao en el Atlántico noroccidental. Otro ejemplo importante es el sector de aguas de plataforma que se extiende mar afuera de la zona económica exclusiva de la República Argentina al Sur de los 44ºS.

El Art. 63 (2) de la Convención establece que cuando las poblaciones de determinadas especies o especies asociadas se extiendan más allá de la zona económica exclusiva del Estado ribereño, este último “*y los Estados que pesquen esas poblaciones en el área adyacente procurarán ... acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente*”.

Las negociaciones se realizarán directamente entre los Estados interesados o en el seno de las organizaciones regionales o subregionales apropiadas.

Pesquerías en la alta mar

La libertad de la alta mar apareja, además de la libertad de navegación, la libertad de pescar. La libertad de pesca deberá ser ejercida “*por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar*”. Sin embargo, debido a la naturaleza misma de la alta mar, la administración y conservación de las pesquerías que se encuentren en estas aguas solamente puede llevarse a cabo mediante acuerdos entre los Estados. Ningún Estado puede establecer unilateralmente regímenes de administración para las pesquerías en alta mar.(24).

La libertad de pesca en alta mar, no siendo absoluta, se encuentra sujeta a la determinadas limitaciones cuyo objetivo es asegurar el uso razonable de los recursos vivos de los océanos:

- todos los Estados tienen el deber de adoptar las medidas que puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos.(Convención Art.118) Estas medidas solamente podrán ser adoptadas en relación con sus respectivos nacionales. No podrán aplicarse a los buques de terceros países. Al respecto predomina la libertad de la alta mar. La Convención no incluye las infracciones a las normas sobre conservación de los recursos pesqueros en alta mar entre las hipótesis que justifican el ejercicio del derecho de visita.(Convención. Art. 110)

- los Estados cooperarán entre sí en la conservación y administración de los recursos vivos en las zonas de la alta mar.(Convención. Art.118) Con tal propósito deberán determinar las capturas máximas permisibles para las especies y establecer otras medidas de conservación.(Convención. Art.119)

- los Estados cuyos nacionales pescan en alta mar deben tomar en cuenta los “*derechos y deberes, así como los intereses, de los Estados ribereños*”. Esta norma se refiere al caso de las pesquerías que se extienden mar afuera de la zona económica exclusiva de determinado Estado.(Convención Arts.116 (b) y 63 (2)

(24). Convención. Arts. 87 y 116. Fauchille. P. “*Traite de Droit International Public*”. Tomo I. p. 49 y ss.

- la Convención estipula que “los Estados cooperarán entre sí en la conservación y administración de los recursos vivos en las zonas de alta mar”. Con tal propósito, “celebrarán negociaciones con mira a tomar las medidas necesarias” para la conservación.

El Art. 119 referente a la conservación de los recursos vivos de la alta mar está redactado en términos muy similares a los del Art.61 acerca de la conservación de los recursos vivos dentro de la zona económica exclusiva. Los Estados interesados tomarán, “sobre la base de los datos científicos más fidedignos de que dispongan”, medidas encaminadas “a mantener o reestablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes”.

Estos factores incluirán las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y tendrán en cuenta, entre otros, las modalidades de la pesca y la interdependencia de las poblaciones.(25).

Esas obligaciones son debidas no solamente a los demás Estados cuyos armadores explotan la misma pesquería, o que pescan especies asociadas, sino también a los Estados ribereños, en el caso de las pesquerías de alta mar que se extienden parcialmente dentro de la zona económica exclusiva de algún ribereño y a la comunidad internacional, la cual tiene un interés legítimo en asegurar que las pesquerías, siendo importantes fuentes de alimentos, sean racionalmente explotadas.

Los Estados tienen el deber de adoptar, en relación con sus buques pesqueros, las medidas que puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos, o de cooperar con otros Estados en su adopción. Sin embargo, aquella enunciación inicial, tan categórica, es considerablemente atenuada por las normas siguientes, que solamente imponen a los Estados la obligación de “celebrar negociaciones” con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos.(26).

El texto elaborado durante la IIIa. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar refleja un compromiso entre dos prioridades no del todo compatibles. Por una parte, el imperativo de asegurar una mejor protección para las pesquerías en alta mar. Por la otra, la necesidad de tutelar las libertades de la alta mar. En el régimen actual, los principales beneficiarios del actual sistema son los armadores de las naciones marítimas tradicionales cuyos buques operan en alta mar. No es sorprendente, por lo tanto, que actualmente exista en la comunidad internacional un importante movimiento de opinión favorable a complementar las normas de la Convención en materia de pesca mediante acuerdos complementarios.

CONCLUSIONES

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es el resultado de la confluencia de tres importantes corrientes en la evolución del derecho internacional. La primera es la del Derecho del Mar clásico, plasmado en las Convenciones de Ginebra, firmadas en 1958. La segunda es la creciente preocupación de la comunidad internacional con la preservación del medio ambiente. Uno de los principales antecedentes de las deliberaciones de la III Conferencia

(25). Convención Art. 119.

(26). Convención. Arts. 117 y 118.

sobre el Derecho del Mar fue la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente.(27).

Otro precedente importante fueron las convenciones sobre seguridad de la vida humana en el mar y protección de los mares contra la contaminación elaboradas por la Organización Marítima Internacional.

Finalmente, la Convención incluye entre sus objetivos el contribuir "*a la realización de un orden económico internacional justo y equitativo que tenga en cuenta los intereses y necesidades de toda la humanidad y, en particular, los intereses y necesidades especiales de los países en desarrollo*". Este enunciado tiene su antecedente directo en las Resoluciones aprobadas en 1974 por la Asamblea General de las Naciones Unidas referentes al establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional. Al respecto la Convención establece que el establecimiento de un orden jurídico para los mares y océanos que promueva la utilización equitativa y eficiente de los recursos marinos "*contribuirá a la realización de un orden económico internacional justo y equitativo*".(28).

La Convención no ha entrado aún en vigor. A pesar de ello, ha tenido un considerable y positivo impacto sobre el derecho internacional y la política de los Estados, en cuanto a los usos del mar y el aprovechamiento de sus recursos. Codificó mucho del derecho internacional marítimo vigente y contribuyó a cristalizar normas de derecho consuetudinario que habían estado desarrollándose durante las décadas precedentes. También contribuyó a legitimar muchas de las aspiraciones de los países en vías de desarrollo, en cuanto a la necesidad de asegurar una distribución más justa y equitativa de los beneficios que se derivan de los usos del mar y el acceso a sus recursos.

¿Cuál ha sido la contribución de la Convención en lo referente a la preservación y administración racional de los ecosistemas pesqueros marítimos y oceánicos?

Estableció el instituto de la zona económica exclusiva (o, quizás más apropiadamente, culminó el proceso de cristalización de aquel instituto, incorporándolo al derecho internacional consuetudinario). Como resultado, se estima que más del 90 % de las pesquerías de importancia comercial quedaron sujetas a los derechos exclusivos de soberanía del Estado ribereño para los fines de exploración, explotación, conservación y su administración. En forma concomitante la Convención le impone al Estado ribereño la obligación de cuidar dichos recursos, evitando que se vean amenazados por un exceso de explotación.

En el Preámbulo del tratado las Partes reconocen expresamente la conveniencia de promover "*la utilización equitativa y eficiente*" de los recursos marinos y la conservación de sus recursos vivos. Con tal propósito los Estados deberán tomar medidas que conduzcan a "*preservar o reestablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan conducir al máximo rendimiento sostenible*", tanto de las pesquerías en la zona económica exclusiva, sujetas a los derechos exclusivos de soberanía de los Estados ribereños, como las que se encuentran en alta mar.(29).

Las normas referentes a la pesca se fundan en el concepto de ecosistema pesquero o de pesquería -incluso ampliado para abarcar los aspectos sociales y económicos- como marco de referencia para la definición e implementación de las normas de protección y administración

(27). Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano. Estocolmo, Suecia. (5-16 de junio, 1972).

(28). Convención. Preámbulo.

(29). Convención. Preámbulo y Art. 61 (2).

pesquera. La gran dificultad al respecto es conciliar el ámbito espacial de los ecosistemas pesqueros con las zonas de jurisdicción establecidas en la Convención. Con ese propósito se incluyeron normas que intentan correlacionar ambos espacios: uno normativo, delimitado por el Derecho del Mar y el otro, determinado por la compleja dinámica de los ecosistemas pesqueros. Las circunstancias han demostrado que lo acordado en la Convención sobre este tema no ha sido suficiente.

Las principales pesquerías explotadas por los armadores uruguayos consisten en ecosistemas marinos que no encajan exactamente dentro de los límites geográficos de la zona económica exclusiva del Uruguay. La evidencia científica indica que ese sector de aguas alberga importantes concentraciones reproductivas y de juveniles de diferentes especies de valor comercial, y que forma parte de ecosistemas de mayor amplitud geográfica. Argentina y Uruguay ya han cumplido en buena medida con el mandato establecido en el Art. 63 (1) de la Convención.

El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, firmado en 1973 por ambos países establece un marco de principios, normas e instituciones encargadas precisamente de velar por el mantenimiento del valor y equilibrio en los sistemas bioecológicos compartidos. La reciente Resolución 1/93 aprobada por la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo es un ejemplo de una medida de conservación binacional adoptada para la preservación de una pesquería compartida.(30).

La Convención debe ser considerada como parte de un continuo y dinámico proceso de elaboración del Derecho del Mar. A pesar de no haber entrado aún en vigencia en sí misma, la Convención reúne y codifica el derecho internacional consuetudinario positivo vigente en materia de pesca y, al respecto, constituye el gran marco jurídico para la conservación y administración racional de los ecosistemas marinos. Le corresponde a los Estados el tomar las medidas de derecho interno y negociar los acuerdos necesarios para implementar las obligaciones que les impone el derecho internacional.(31).

El Derecho del Mar evoluciona con considerable rapidez, en respuesta a las cambiantes circunstancias ecológicas, económicas y políticas. En ese sentido merecen destacarse las iniciativas para el establecimiento de un código para la pesca responsable y las demandas realizadas por un influyente grupo de Estados, exigiendo la aprobación de una convención referente a la pesca en alta mar.(32).



(30). Argentina - Uruguay. Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. Art. 82 (c). Este artículo se refiere a la conservación de los recursos pesqueros en la Zona Común de Pesca.

(31). Convención. Art. 63 (1).

(32). Al respecto es posible mencionar la "Declaración de Cancún" aprobada por la Conferencia Internacional de Pesca Responsable celebrada en Cancún, México, (6-8 de mayo, 1992); y la "Consulta Técnica sobre la Pesca en Alta Mar", convocada recientemente por FAO (Roma, 7-15 de setiembre de 1992).

PENSAMIENTO NAVAL HISTORICO Y CONTEMPORANEO

"...Las características técnicas de la guerra moderna, han determinado que las inversiones necesarias para una adecuada defensa, sean de magnitud tal, que no pueden ser fácilmente realizadas por un Estado con insuficientes recursos económicos, por lo cual éste se ve en la obligación de optar entre delegar su defensa en un aliado poderoso o adoptar una política, estrategia y tácticas particulares, en las cuales se supla con ingenio la carencia de recursos materiales.

Toda alianza significa siempre un compromiso de la independencia, ya que la defensa nacional queda supeditada a la voluntad del aliado. Este compromiso será mayor, cuanto mayor sea la diferencia del poder de los Estados aliados, pues el más fuerte pasa a constituirse en protector y los más débiles en protegidos, sometidos a los intereses de aquél, frente al cual quedan totalmente indefensos. Cuando la diferencia de poder es máxima, la pérdida de independencia es total, por lo cual una gran Potencia no es un buen aliado para un Estado débil.

Por toda ayuda recibida deberá pagarse un precio, ésto es inevitable y es justo que así sea; el peligro radica en que algunas veces el aliado exige un pago mayor que el que hubiese correspondido si se hubiera perdido una guerra.

La única alianza aceptable, es aquella concertada entre Estados que interdependan unos de otros, es decir, que sus fuerzas mancomunadas salvaguarden a todos, sin que ninguno de ellos dependa para su defensa exclusivamente de fuerzas exteriores, y sin que ninguno de ellos pueda sentirse seguro sin el apoyo de los otros. En otros términos, es una alianza equilibrada, fundada en la necesidad de alcanzar objetivos comunes.

No obstante lo ya expresado, la alianza con grandes Potencias es la actitud más frecuente de los Estados débiles. Esto se debe a diferentes razones:

En algunos casos, razones internas de la propia institución armada interfieren con el establecimiento de un aparato militar adecuado, incapacitándose para la autodefensa o para aportar una fuerza proporcional en una alianza paritaria.

Otras veces, la necesidad de dedicar los escasos recursos económicos a planes más inmediatos de valor social, cuya no realización puede significar un riesgo cierto para la seguridad del Estado, determinan finalmente un derrumbe de la capacidad militar.

En otros casos, este tipo de alianzas se ha mantenido a causa de las presiones diplomáticas, políticas y económicas que las grandes Potencias han ejercido sobre las naciones débiles a fin de hacerlas mantener esta postura, ya que la misma resulta conveniente para los intereses de la Potencia.

Algunos Estados cuyos recursos no son suficientes para el establecimiento de una defensa formal y convencional, pero que han estimado en su justo valor la necesidad de independencia, han buscado y encontrado soluciones económicamente aceptables para sus problemas estratégicos y tácticos.

La principal característica de este tipo de soluciones consiste en que cada Estado debe resolver su problema en forma original, sustituyendo con el ingenio la falta de recursos.

Es imposible elaborar teorías defensivas o establecer doctrinas generales mediante las cuales cada David pueda vencer a su Goliat; solamente puede sostenerse que, como expresara Rodó, cada pueblo encuentra siempre en sí mismo los medios proporcionados para su defensa.

En el estudio de distintas concepciones estratégicas, antiguas y modernas, pueden encontrarse muchos ejemplos de soluciones independientes que fueron elaboradas con estas condicionantes...

Extractado del trabajo "Bases para el estudio de una táctica", presentado en el Concurso "Armada Nacional en 1984, por el Capitán de Navío Julio Lamerthée, bajo el seudónimo de Tiresias.

HACIA UNA NUEVA TITULACION DE NUESTRA GENTE DE MAR

por el Capitán de Navío (R) Luis Alberto Salvo Herrera

El autor de este artículo, egresó de la Escuela Naval en 1964, en el primer puesto de su promoción.

Prestó servicios en distintas unidades flotantes, ejerciendo el Comando del ROU "25 de agosto".

De sus destinos en unidades de tierra, se destaca su actuación como Oficial Instructor, Jefe de Cuerpo y Jefe de Cursos simultáneamente, y por períodos Sub-Director de la Escuela Naval. Posteriormente se desempeñó como Jefe de la División Planes de la Dirección General de Enseñanza Naval y Asesor de dicha Dirección, participando en numerosos estudios sobre el tema hoy desarrollado.

Fue Instructor y Profesor en el Centro de Instrucción de la Armada, Escuela Naval y Universidad del Trabajo del Uruguay, y por varios años Jefe del Área Académica Navegación y Marinera de la Escuela Naval.

Diplomado en la Escuela de Guerra Naval como Oficial de Estado Mayor, obtuvo el primer lugar del Curso.

Dirigió la publicación de la Revista Naval desde 1988, al salir su primer número, hasta 1990.

En 1991, con el grado de Capitán de Navío, se retiró voluntariamente del servicio naval activo, para pasar a desempeñarse en la actividad privada.

Desde entonces ocupa el cargo de Gerente de Flota de FRIPUR, la mayor empresa exportadora del Uruguay, en el sector pesca.

Finalmente la ley 16.345 del 19 de marzo de 1993, aprobó el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW, 1978). Si bien esto marca el fin de un largo camino, es por el contrario el comienzo de una etapa de múltiples trabajos y obligaciones, que tendrán lugar cuando el Poder Ejecutivo se adhiera al Convenio ante la Organización Marítima Internacional (OMI).

Las obligaciones que emanan del propio Convenio son variadas, siendo de destacar entre otras, las siguientes:

- aplicación del Convenio a la Gente de Mar que presta servicios en buques de navegación marítima;
- expedir los Títulos y Certificaciones a Capitanes, Maquinistas Navales Jefes, Oficiales y Marineros que reúnan los requisitos establecidos en el Convenio.
- otorgar una dispensa por seis meses, para desempeñar tareas a bordo, a aquellos tripulantes que no posean títulos, excepto a los Oficiales Radiotelegrafistas y Operadores Radiotelefonistas (a los Capitanes y Jefes de Máquinas se podrá hacer sólo en casos de fuerza mayor y por breves períodos).
- inspeccionar los buques de las otras Partes Contratantes del Convenio a fin de comprobar que sus tripulantes posean el título correspondiente, pudiendo en casos extremos

demorar o suspender la salida del buque al mar.

- remitir a OMI:
 - . los Planes de Enseñanza para cada nivel que exige un título
 - . las leyes y reglamentaciones que se promulguen para dar cumplimiento al Convenio.

A esta altura es necesario distinguir lo que el Convenio entiende por buques de navegación marítima, siendo todos aquellos distintos de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas alejadas, o en las inmediaciones de éstas, o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias; quedan exceptuados quienes tripulen buques de guerra y auxiliares, buques gubernamentales de carácter no comercial, buques pesqueros, yates de recreo no dedicados al comercio y buques de madera de construcción primitiva. Esto no implica que en términos generales, no puedan ser igualmente aplicables las exigencias del Convenio a cualquier tipo de buque.

Lo expresado trae como consecuencia varios puntos de importancia, destacándose tres de ellos:

- la adecuación de la enseñanza que se imparte en el Sistema Educativo Nacional para la Marina Mercante;
- la actualización de la bibliografía y modernización de los equipos de ayudas a la enseñanza para los cursos de nuestra Gente de Mar;
- el estudio de las diversas Reglamentaciones existentes para el Personal de la Marina Mercante, a fin de unificarlas y adaptarlas de forma tal que el Reglamento sustitutivo de plena efectividad al Convenio STCW 1978.

El Sistema Educativo tendrá que adaptarse para la realización de una serie de cursos, exámenes, embarques y prácticas que permitan cumplir con los conocimientos mínimos exigidos para cada nivel por el Convenio; en forma general este Sistema Educativo deberá contar con cursos de formación y de postgrado. En este sentido se debe destacar que la mayor parte de estos cursos hace años que se están dictando en nuestro país, no obstante lo cual deberán adaptarse al Convenio.

Dentro de los cursos de formación, son de mención aquellos necesarios para alcanzar el primer grado de Oficiales, teniéndose en cubierta los "*requisitos mínimos aplicables para la titulación de los Oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas*" (Regla II/4); en Máquinas la Regla III/4 se ocupa de los "*requisitos mínimos aplicables a la titulación de los Maquinistas Navales designados para prestar servicios en cámaras de máquinas tradicionalmente provistas de dotación y de los Maquinistas Navales designados para prestar servicios en cámaras de máquinas sin dotación permanente*"; en Radiocomunicaciones la Regla IV/1 establece los "*requisitos mínimos aplicables a la titulación de Oficiales Radiotelegrafistas*".

En los tres casos se determina una edad mínima de 18 años, en cubierta y máquinas haber recibido por lo menos 3 años de formación o educación del tipo aprobado, un adecuado período de embarque, y haber cumplido seis meses, cuando menos, realizando guardias bajo la supervisión de un Oficial competente; en Radiocomunicaciones habrá de tener un título idóneo expedido en virtud de lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones, además de haber aprobado un examen en el que se consideren los temas relacionados con la seguridad y situaciones de emergencia.

La formación de post grado comprende cuatro tipos diferentes de cursos siendo ellos los de:

- **Promoción;** Deben ser realizados por los Oficiales Encargados de la Guardia y cubren

los conocimientos mínimos que proceden para exigir la titulación de:

- . Capitán y Pilotos de 1ª clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas (Regla II/2)
- . Capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 200 toneladas (Regla II/3)
- . Maquinistas Navales Jefes y Maquinistas Navales de 1ª en buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora de 750 KW a 3000 KW (Regla III/3) o superior 3000 KW (Regla III/2)
- **de Especialización:** deben ser de carácter obligatorio para quienes accedan a buques especializados, entre ellos tendremos:
 - . buques petroleros
 - . buques tanque para productos químicos
 - . buques tanque para gases licuados
 - . formación de Oficiales y Primeros responsables de la carga a bordo de los buques que transporten mercancías peligrosas en forma sólida, a granel o de bultos, recomendado en la Resolución A.537 (13)

Se tendrán para esto dos niveles de cursos: uno básico de familiarización para todos los tripulantes del buque, los cuales podrán incluirse en los cursos de formación para obtener el Certificado de Marinero o de Oficial Encargado de la Guardia, y otro de nivel avanzado para aquellos tripulantes que tengan deberes y responsabilidades específicas con la carga y el equipo respectivo.

- **de actualización:** para quienes hayan estado más de cinco años alejados del ejercicio profesional; deben cubrir los desarrollos tecnológicos y legales introducidos en los 5 o más años en que el Oficial no haya ejercido su profesión. Ellos cubren los requisitos para garantizar en todo momento la suficiencia y actualización de conocimientos de:
 - . los Capitanes y Oficiales de Puente (Regla II/5)
 - . los Maquinistas Navales (Regla III/5)
 - . los Oficiales Radiotelegrafistas (Regla IV/2)
 - . los Radio Operadores (Resolución 7)
- **de mejoramiento:** Tienen por objetivo capacitar al Personal para operar nuevos buques, así como también ofrecer a quienes hayan alcanzado el tope de su carrera, la posibilidad de formarse en otras áreas de transporte marítimo que le permitan seguir desarrollando actividades dentro de este sector. Se pueden dividir en dos áreas principales:
 - * los relacionados con la operación del buque:
 - . Relaciones humanas a bordo
 - . Gestión de personal
 - . Procedimientos de emergencia y evaluación de estrategias alternativas
 - . Buques autodescargantes
 - . Planificación del mantenimiento, gestión de repuestos
 - . Computadoras y sus aplicaciones a bordo
 - . Gestión del combustible y ahorro de energía
 - . Plantas de tratamiento de aguas residuales
 - . Producción de agua destilada por O.I.
 - . Diseño y control de uniones soldadas
 - . Fiabilidad de los sistemas mecánicos
 - . Posicionamiento dinámico
 - . Diagnóstico de averías

- . Técnicas de supervisión del funcionamiento y mantenimiento productivo
- * los relacionados con la gestión - operación del transporte marítimo:
 - . Instalaciones portuarias
 - . Mantenimiento de instalaciones portuarias y sus equipos
 - . Seguros Marítimos
 - . Inspecciones y Seguridad Marítima
 - . Inspección de Contenedores
 - . Fletamientos
 - . Gestión y administración marítima
 - . Economía marítima
 - . Estudio y racionalización del trabajo
 - . Planificación de reparación y entrada
 - . Gestión de proyectos
 - . Cartografía y meteorología
 - . Gestión de Empresas Navieras

Si bien en esta fase educativa de post grado hablamos de la realización de cursos, éstos en algunos casos podrán ser cubiertos con suministro de información al postulante y con una toma de examen, mientras que en otros casos podrán ser cubiertos a través de cursillos, simposios, conferencias, etc. según el nivel que se pretenda lograr.

El segundo punto de importancia que se debe trabajar intensamente para la adecuación de la enseñanza, trata por un lado de la modernización de la bibliografía que se utiliza actualmente para los cursos, y por otro la obtención de un nivel mínimo de equipamiento moderno que permita cumplir con los objetivos prácticos exigidos, tales como ayudas electrónicas a la navegación, observación por radar, radar ARPA, ayudas de taller de máquinas, supervivencia en el mar, lucha contra incendios, etc.

En estos aspectos la OMI ha desarrollado cursos de entrenamiento, llamados "Modelo", a fin de poder asegurar una transferencia de información y de habilidades en la forma mas rápida, para cubrir los avances que se producen día a día en la tecnología marítima.

El propósito de estos cursos "modelo" es el de asistencia a los institutos de entrenamiento marítimo y a sus docentes, para organizar e incorporar nuevos cursos de entrenamiento o para mejorar y actualizar los existentes. En ellos se especifica claramente el contenido técnico y los niveles de conocimientos y habilidades que son necesarios para cumplir con los distintos Convenios de la OMI y las recomendaciones relacionadas.

Si bien muchas veces se ha pensado que esto es lo más costoso, y que en casos es imposible contar con el material necesario, personalmente pienso que no es así: la creatividad, el ingenio, el conocimiento de los medios que posee el Estado dentro de sus propias flotas y la voluntad de cumplir determinados propósitos educativos, harían posible acceder en poco tiempo a cualquiera de estos cursos prácticos.

En lo que se refiere a nuestra legislación, se requieren numerosos e importantes cambios para adaptarse a las exigencias del Convenio; se observa que la misma ha sido el producto de soluciones parciales a través del tiempo, de los problemas o necesidades que independientemente se fueron presentando en cada una de las áreas (cubierta, máquinas y radiocomunicaciones).

Actualmente en cubierta se cuenta con un curso de cuatro años para el otorgamiento del Título de Piloto de Marina Mercante, mientras que la Prefectura Nacional Naval otorga a dichos Oficiales las Patentes de Piloto de la Marina Mercante de 3ª, 2ª y 1ª Categoría, al cumplir con requisitos de embarque efectivo o cantidad de millas navegadas en buques de ultramar; el título

de Capitán se obtiene a través del cumplimiento de períodos de embarque, millas navegadas y la aprobación de un examen. En Maquinas se tiene igualmente un curso de cuatro años para obtener el Título de Ingeniero de la Marina Mercante, mientras que la Prefectura otorga a los mismos las Patentes de Maquinistas de 3ª, 2ª y 1ª Categoría con el cumplimiento de requisitos de navegación efectiva u otros, pudiendo alcanzar el Título de Jefe mediante un examen y otras exigencias.

Por otros sistemas se pueden obtener la Patente de Conductor de Máquinas a Vapor y Combustión Interna y de allí ascender hasta Jefe de Máquinas a través del cumplimiento de exámenes y otros requerimientos.

En lo que hace a los Radiotelegrafistas, obtienen su Patente a través de la rendición de un examen en la Dirección Nacional de Comunicaciones, no existiendo cursos oficiales para ello.

Se debe tener en cuenta que el Convenio STCW, 1978, diferencia al Personal embarcado en base a distintas categorías de las existentes actualmente, según el área que se considere. Así se podrá encontrar que en cubierta tendremos Marinero, Oficial de Puente, Piloto de 1ª Clase y Capitán, diferenciándolos a su vez entre quienes vayan a tripular buques de arqueo bruto menor de 200 toneladas, entre 200 y 1600 toneladas y superiores a 1600 toneladas. En el área de Máquinas en Marinero, Maquinista Naval, Maquinista Naval 1ª y Maquinista Naval Jefe, y a su vez establece diferencias en lo que a potencia propulsora tiene que ver en mayores de 750 KW, entre 750 y 3000 KW y mayores de 3000 KW. Por último, en el área de comunicaciones, establece diferencias entre Operador Radiotelefonista y Radiotelegrafista.

Asimismo, dentro del Convenio, el Marinero que vaya a cumplir guardias de navegación debe tener experiencia o formación en todo lo que concierne a determinado tipo de guardia en puente, y debe otorgársele un documento que indique su capacidad para ello.

Los Marineros y Oficiales que vayan a tener deberes concretos con respecto a la carga y su equipo en petroleros, deben recibir antes un curso de familiarización con este tipo de buques y un curso de lucha contra incendios; además de esto los Capitanes, Jefes de Máquinas, Primeros Oficiales y todos aquellos que tengan responsabilidad sobre las maniobras con la carga y su cuidado durante la navegación, deben tener formación sobre las medidas y sistemas de seguridad contra incendios, prevención y contención de la contaminación, seguridad de petroleros y otras prácticas de tipo operacional.

Todo hombre de mar debe poseer conocimientos y un título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

Si bien de acuerdo a la comparación entre la titulación actual y la que establece el Convenio, no se determinan diferencias importantes, sí las pueden haber en el alcance de determinados objetivos específicos de cada una de las áreas, notándose que máquinas es la que por su importancia requiere una pronta unificación y definiciones de competencias. A modo de ejemplo, se observa que se puede alcanzar el grado de oficial sin realizar cursos o a través de dos Centros de Enseñanza con distintas exigencias.

Esto no significa que los niveles actuales queden fuera del Convenio; por el contrario se entiende que se pueden mantener. Pero entonces sí, la Reglamentación deberá exigir el nivel de conocimientos mínimos establecidos por el Convenio para cada escalón, lo cual podrá hacerse sólo a través de la demostración del cumplimiento de los objetivos teóricos y prácticos exigidos para ese nivel.

A fin de no inducir hacia un pensamiento equivocado, es importante destacar que el artículo VII del Convenio STCW 1978 determina varias disposiciones transitorias tales como:

- la certificación de competencia o de servicio respecto de un cargo para el cual el

Convenio exija un título y que, antes de la entrada en vigor del Convenio para una Parte, haya sido expedida de conformidad con lo legislado por esa Parte (o con los Reglamentos de Radiocomunicaciones), será reconocida como válida para el desempeño de dicho cargo después de la entrada en vigor del Convenio para dicha parte.

- después de la entrada en vigor del Convenio para una Parte, la Administración de ésta podrá continuar expidiendo certificaciones de competencia de acuerdo con su costumbre, durante un período que no exceda de cinco años.

Las Certificaciones así expedidas serán reconocidas como válidas a los efectos del Convenio. Durante este período transitorio sólo se expedirán tales certificaciones a la Gente de Mar cuyo servicio haya comenzado, antes de entrar en vigor el Convenio para dicha parte, en la misma sección del buque a que se haga referencia en la certificación de que se trate.

La Administración hará que a todos los demás aspirantes se les examine y tittle de conformidad con el Convenio.

- una parte podrá, dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor del Convenio para ella, expedir certificaciones de servicio a la Gente de Mar que carezca tanto de títulos idóneos expedidos en virtud del Convenio, como de certificaciones de competencia expedidas de conformidad con lo legislado por esa Parte antes de que el Convenio entrase en vigor para ella, siempre que el hombre de mar de que se trate:
 - haya estado embarcado, desempeñando el cargo par el cual aspire obtener una certificación de servicio, durante un período no inferior a tres años dentro de los siete anteriores a la entrada en vigor del Convenio para esa Parte.
 - demuestre haber desempeñado dicho cargo satisfactoriamente.
 - demuestre ante la Administración, su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído, habida cuenta de la edad del interesado en el momento de presentar la solicitud.

En resumen, la próxima adhesión al Convenio STCW, 1978, requiere una rápida revisión de los cursos que se vienen dictando; la formulación de objetivos educacionales específicos para cada nivel o para todo lo que requiera la expedición de un título o certificado; la modernización de las ayudas a la enseñanza; la creación de aquellos cursos que aún no se dictan; la actualización de niveles de exigencia en exámenes en aquellas áreas en que los mismos estén por debajo o difieran del Convenio, y la unificación de la reglamentación existente para que respalde totalmente al nivel mínimo exigido por el Convenio.

Esta no es una tarea fácil, pero los numerosos estudios que se han hecho podrán dar una base para ello.

Sólo nos queda expresar nuestra esperanza para que en poco tiempo más los Marineros Mercantes uruguayos, reconocidos por años por sus capacidades y aptitudes, integrando las flotas mundiales más diversas, puedan contar con la titulación adecuada.



BASES PARA EL DESARROLLO DE LA NAUTICA EN URUGUAY

por el Sr. Guillermo Rondini

El Sr. Guillermo Rondini nació en 1934. Luego de un breve pasaje por el Liceo Militar, inició estudios de ingeniería que abandonó en favor de la náutica.

En el desarrollo de su actividad deportiva de competencia obtuvo numerosos e importantes títulos, tanto a nivel nacional como internacional.

Entre otros se destacan: 14 años consecutivos Campeón uruguayo de Grumete; 6 años consecutivos Campeón uruguayo de Lightning; 2º puesto en Selección Panamericanos Winipeg Snipe; 1er. puesto en Premio "Invitación" Grumete Club Náutico San Isidro; 1er. puesto Selección Nacional Campeonato Sudamericano Lightning-Ecuador-; 32º en 43 en Campeonato Mundial Lightning-Argentina.

Fue el único timonel uruguayo seleccionado para entrenar en la regata Buenos Aires-Río, ganada a bordo del "Carla".

Durante 5 años, fue profesor de vela en la Escuela Técnico Marítima de la Universidad del Trabajo del Uruguay.

Es autor de varias obras: Puente Colonia-Buenos Aires, Puerto de aguas profundas (ambas sobre recopilación de notas del Ing. Rondini); Obra de Infraestructura para el Turismo Náutico (1985); Desarrollo del Turismo Náutico en el Uruguay (1989).

En 1981, realizó un curso de laminado y ensamblado de fibra de vidrio en AMF-Hatteras (EUA). Entre 1979 y 1982 fue Director del Astillero Boat Show SRL, con 48 unidades ensambladas.

Fue Discípulo en madera laminada de Lucien Burquier y constructor en la misma técnica de varias embarcaciones.

Consultado sobre cual fue la regata más interesante de su carrera, respondió: "La próxima..."

"NAVEGARE NECESSE EST..."

Ha dicho PAUL ELVSTROM -aquel monstruo sagrado que fuera Medalla de Oro por cuatro Olimpíadas consecutivas en Clase FINN- que una regata a vela es algo más complicado que una partida de ajedrez porque no se tienen las manos libres para agarrarse la cabeza... También MANFRED CURRY -el joven veterano autor de la verdadera "biblia" de la vela termina el prólogo de su incuestionable obra: "Las cualidades necesarias en el patrón de regatas no se limitan, como en otros deportes, a una clase determinada; no son principalmente físicas como en casi todos los demás. Creo no equivocarme al decir que en la náutica lo primero es el trabajo cerebral, y lo segundo el muscular.

Hablo naturalmente del desarrollo de aquella en el más alto grado, de las regatas a vela. Ningún otro deporte requiere tanta variedad de talento como las regatas: lógica en el pensar, claridad y rapidez en las consideraciones, presencia de ánimo, valor, resistencia -a menudo

durante horas- agudeza de observación y delicadeza en los sentidos. A esto puede sumarse como deseable, aunque no absolutamente esencial, la fuerza física, agilidad y un cierto sentido del equilibrio".

En lo que me es personal, considero que el yachting es el deporte más completo que he podido encontrar y que abracé con total pasión y dedicación.

El Yachting exige: 1º) FISICO: pues si no estamos físicamente aptos y preparados es difícil que culminemos una regata de circuito olímpico "colgados" fuera del barco para adrizar, o una regata de crucero en la que no sabemos ni cuándo ni cómo vamos a poder comer caliente o dormir secos; 2º) MENTE: pues si no hemos desarrollado nuestra rapidez y acierto mental, no seremos capaces de tomar determinaciones instantáneas en situaciones críticas que nos lleven al éxito; 3º) MORAL: porque somos "jueces" de nuestros propios actos y ese "bichito" que llevamos dentro -que denominamos conciencia- se pone muy molesto cuando cometemos alguna "pellejería"; 4º) TEMPLE: para vencer el natural temor a lo desconocido -que superamos- que nos invade al enfrentar una "barda" de pampero y superar estoicamente las adversidades que siempre nos depara el Río de la Plata" (según mi gran amigo el Dr. Alfredo Goñi, en el río los vientos predominantes son...DE PROA); 5º) EQUIPO: pues en cada regata, a bordo de cada barco, desaparecen grados, jerarquías, parentescos, en favor del espíritu unificado de equipo indivisible con una sola meta: lo mejor de cada uno en aras del triunfo, aunque a veces no se alcance, pero el esfuerzo ya se hizo; 6º) no tiene límite de edad y sirva como aseveración mi propia experiencia al triunfar en la serie 2 del Campeonato Invierno de Handicap del YCU/83 con una tripulación integrada por tres generaciones de Guillelmos Rondini.

Por lo expuesto, concluyo sin violencia que la práctica de la vela debería ser MATERIA OBLIGATORIA a nivel de Enseñanza Secundaria.

NUESTRO YACHTING...

Aún bajo el riesgo que la memoria me traicione, es mi deseo establecer aquí un cálido recuerdo de aquellos entre quienes crecí y de quienes mucho aprendí y me sirvieron de ejemplo por sus actitudes de caballerosidad deportiva y sabiduría náutica, y para ello me remonto al 40 o antes. Con el Nautilus en "aguas abiertas" y el Yacht Club instalándose en Buceo, cuando mi sueño inalcanzable era una chalana con cabina y vela que despertaba mi sana envidia de navegar fuera del puerto; cuando Pedrín Garra tenía su especie de "Batitu" y a veces me lo prestaba; con "Junior" Hughes pasándonos el trapo con su "El Mío"...; cuando "Figueto" Lauz nos enseñaba a arañar las piedras, y "Cholo" Sáez y Félix Sienna nos deleitaban con el rendimiento que les arrancaban a los Finkeels; cuando el "Ruso" Boldarenko, "Juanjocho" Martínez Aranaz, el "Negro" Ifer, "Pato" y "Roque" Sosa Díaz, "Adelita" Reta, "Chula" Olave, Juan Gamemara, el Negro y el "Inge" Rondini alternaban entre Trouville y La Estacada. "Lucho" Castillo, "Pilotín" Goldie, Román Fresnedo, los Hormaeche (padre e hijos), los Mari, que nos regalaban la figura de los 6 y 8 metros internacionales ("Bittabi"- "Trahamba"- "Thistle"- "Reg"- "Golliwod"- "Poly"- "Karena"- "Chinche"- "Delphis"- "Etra"); cuando se largaba una regata de Handicap donde no faltaban "Luigi" Patrone con "OCA" que la hacía "hablar"; "Kid", primeras armas de dibujante naval de Fresnedo; el "Taio" del "Ñato" Fulgueral que convirtió un bote en velero de triángulo y crucero a fuerza de trabajo y sacrificio; el "Doris" de Odelo y Longres (luego pasaron al "Martha" del CNR); el "Ivonne" con su cangreja en el que aprendí a navegar fuera

del triángulo de regatas; "Sonja" con los Gorlero; "Aurora" y "Brisa" del NYC; "Petrel" diseño del genial Mario Bottini; "UPA" con su tripulación de fierro que enloquecía a Román Gainza; los Sea Bird ("Bamboleo"-Guelfi, "Sopla"-Garra, "DawnStar"-Muxi). Más adelante la "invasión" de barcos modernos (!) "Caesar" (Jorge Tagle y luego Mateo Frugoni) "Tabú" (Eduardo Regusci), "Lady Susan" (Alvez Apolo) "Clarita" (Ramón Palermo) "Arna" (Badano y Cohenar) "Hualún" (Alberto Puig) "Amalandro" (Juan Benzo) "Altair" (José Aldao) "Errante" (Juan Morixe) y mucho más moderno, "Astral", diseño de Román Fresnedo con su terminación de "mueble de estilo" y así seguiría desgranando recuerdos que me son muy queridos. Entonces me salta a la memoria la Regata Dársena Norte-Puerto Buceo, organizada por el Yacht Club Argentino a la que concurren sólo cinco barcos uruguayos, que por casualidad les tocó competir uno en cada serie contra la flota argentina -de lujo- y cuyo resultado fue: Serie A, 1ª "Pinta Roja"; Serie B, 1ª "Tabú"; Serie C, 1ª "Pim Pam Pum"; Serie D, 1ª "Upa"; Serie E, 1ª "Petrel...Ni que hablar de la "guerra" en los grumetes, con los inolvidables Salustio, Leindecker y Gustavo Cristi decididos a ganarles al "Salmón 2" y al "Swallow" de los Rondini...

Si de cruceros se trata debemos destacar el "Pionner", con Battle Brancaccio, Ulises Gaulio y Luis A. Estévez: primeros en llevar una Bandera Uruguaya desde Buceo a vela. "Blue Disa" con su temerario crucero de Cowes a Buceo bajo la pintoresca batuta de Alejandro Hughes. "Halcyón" con Marcelo Casciani y Roberto Carlomagno cruzando con 9 mts de eslora el Cabo de Hornos, adquiriendo el derecho de salivar "a barlovento"; "Alférez Cámpora" con Firpo, Costa, Nader con su fantástico viaje; "Charrúa" de Eduardo Rejduch, que navega por Tonga bajo bandera canadiense porque el papeleo no le da bandera uruguaya, pero sobre la canadiense se luce la uruguaya en un modelo o'day 27 (!!!); "Sebastián" con Roberto Carlomagno, que si queremos mandarle una postal la dirijimos a: "*algún puerto del mundo*"...

Si de éxitos internacionales se trata, debemos recordar el increíble 6º de Felix Sienra en Firefly en las olimpiadas de Londres (23 países y una volcada) y también Campeón Pan y Sudamericano de Lightning; "Pilotín" Goldie con su enumerable lista de triunfos de Lightning: Carabelli-Chaparro que nos llenaron de glorias de Snipe, acompañados en el tiempo por Fabini-Meerhoff con su lista de Mundiales; "Pícaro" y "Califa" que se alzaron con todos los premios del Campeonato Argentino de Handicap contra la flor y nata de uno de los velerismos de punta en el mundo; la destacada actuación del "Kentavros" en la Regata del Descubrimiento con la dupla Saez-Soutullo; la más fresquita, el brillante triunfo de "Uruguay Natural" en la reciente Buenos Aires-Río, y aún más fresca, Fabini de nuevo, (ya es aburrido), Campeón Sudamericano de Snipe...

Una historia y una performance que estamos obligados a recordar, defender y aumentar...

Uruguay tiene prácticamente los dos tercios de sus fronteras constituidas por agua y me animo a afirmar que el ochenta por ciento de su población no sabe nadar, sin hablar de náutica. Es necesario entonces atacar el problema desde su base: tenemos que "tirar gente al agua" y para ello nada mejor que amplificar la buena labor desarrollada por los clubes a través de sus "Escuelas de Vela" que, con los Optimist inician a jovencitos menores de 15 años. Uno de los problemas que más afecta la posibilidad de masificar la enseñanza de vela a nivel nacional es el costo y creo que buscando la coordinación con Intendencias, Enseñanza Secundaria, Educación Física y Comité Olímpico, se podría lograr la construcción de las unidades necesarias a nivel doméstico. Tendrían las mismas virtudes y los mismos defectos, pero todas iguales y de bajo costo, en especial con mano de obra aportada por los propios interesados: los jóvenes aprenderían, sin darse cuenta, artesanías en madera, cabullería, pintura, etc. y en

especial cuidarían el producto final por aquello de "lo que cuesta vale...". De la enseñanza a nivel local se pasaría al perfeccionamiento que implica la competencia entre sí, luego zonal, siguiendo por lo departamental e interdepartamental, y aquellos que sobresalgan, dotarlos de material de primera línea.

La financiación global podría lograrse con el patrocinio de firmas comerciales poderosas y el funcionamiento diario con apoyo de firmas locales. Instructores visitarían la zona periódicamente, formando líderes y espaciando las visitas a medida que los grupos progresaran, hasta llegar a la GRAN FINAL NACIONAL.

En Optimist tenemos un muy buen desarrollo, lo que se puede calificar de verdadero "almácigo" de timoneles nuevos, y por otra parte la Clase Snipe nos ha dado amplias satisfacciones. Pero cuando el joven quinceañero egresa del Optimist por límite de edad, por lo general no está físicamente consolidado como para "aguantar" un Snipe. Quiere decir que hay un escalón vacío que urge completar y para ello nada mejor -en mi opinión- que la clase 470 por los siguientes factores: primero y fundamental, es una Clase Olímpica, a nivel internacional, que es la menos onerosa; requiere un timonel y su tripulante; se emplea el trapecio; está dotado de mayor, foque y spinnaker; es auto-adrizable, por lo que no requiere la infraestructura de otras clases por seguridad y rescate; por último, es la clase más "joven" como Olímpica, lo que significa no dar tanta ventaja en experiencia y antigüedad.

CREAR NUEVOS CLUBES Y CENTROS DE DIFUSION DE LA VELA SERIA DE UN ENORME BENEFICIO PARA NUESTROS JOVENES.

LLAMADO DE ATENCION

El Comité Olímpico Internacional ha "amenazado" a la Unión Internacional de Yachting de Carrera con la exclusión de la vela como doctrina olímpica, argumentando su elevado costo operativo ante la falta de suficiente retorno publicitario.

El sistema de pruebas en triángulo lleva la flota lejos de la costa y del espectador: en un triángulo de regatas no hay tribunas y sólo se pueden "ojear" las regatas desde una unidad a flote, sistema éste para reducida cantidad de público y oneroso en su funcionamiento.

Nuestras costas tienen lugares naturales privilegiados que es necesario preservar y mejorar, agregándole un poco de imaginación también:

- **PUNTA CARRETAS** - Su configuración natural forma una "pista" de regatas de especiales condiciones; cuando una sudestada nos impide navegar al otro lado de la punta, hacia el oeste de ésta tenemos un espejo de agua sin marejada pero con buen viento, que se extiende desde la Punta Shannon hasta la calle Ejido. Esto permitiría un excelente triángulo de regatas con "platea" desde la Rambla y las canteras serían una muy buena "tertulia".

- **PUNTA BALLENA** - Las mismas condiciones se repiten en Portezuelo, con la posibilidad de establecer un triángulo de regatas desde Tío Tom hasta la Rinconada, con buen viento pero sin marejada.

- **PUERTO SAUCE** - Su ensenada hacia el oeste permite el fondeo de un triángulo de regatas desde el mismo puerto hasta ARTILLEROS con buen viento y protegido de la marejada.

- **LA PALOMA** - Su Puerto Viejo admite el fondeo de un mini-triángulo para desarrollo de yachting "menudo" con excelente anfiteatro.

Entiendo que todos estos lugares deben ser reservados y protegidos en beneficio de las competencias de vela, a la espera de las resoluciones internacionales que puedan sobrevenir sobre el tema.

LEY DE ASTILLEROS

La Ley Nº 15657 del 25/X/84, derogó la Ley Nº 9669 del 08/VII/37, cercenando abruptamente una política general de liberalidad "controlada", que dejaba hacer. La nueva ley agregó limitaciones que no se compadecen con los avances tecnológicos actuales, estableciendo más y mayores estrictos contralores innecesarios y absurdas condicionantes, que podemos sintetizar en:

- las esloras no pueden ser menores de SEIS metros, cuando se realiza con amplio éxito y difusión la MINI-TRANSAT, competencia de vela en solitario que cruza el Atlántico Norte en veleros cuya eslora MAXIMA no puede SUPERAR los seis metros... Los cruceros "day cruiser" han evolucionado al punto tal que lo obtenido en seis metros de eslora es increíble, con comodidad para dos cuhetas, inodoro y kichenette además de un amplio cockpit...

Nuestro Uruguay queda irremisiblemente fuera de estos avances de tecnología.

- el producto terminado debe contar con un 50% del valor CIF de insumo nacional para gozar de las exoneraciones establecidas en la Ley.

Por un lado tenemos el importe de los jornales pagados en pesos, los que llevados a dólares quedan minimizados ante las tarifas de fletes y seguros. Es evidente que no se puede competir honestamente con los valores resultantes. (Entiendo que si se hubiera deseado establecer ese tipo de limitación se debería haber establecido valores FOB fábrica en lugar de CIF Montevideo). Este criterio agobia perjudicialmente los intereses de nuestra industria ensambladora, de excelente nivel tecnológico, calidad impecable y costo razonable. Pero además, para lograr esos valores sin mentir, nos enfrentamos a la sustitución de materiales: cambiamos madera de teka por eucalipto o pino; tornillos de acero inoxidable por bronce de canillas viejas que no resisten el tornillado en plástico, cabos de kevlar por cabos nacionales (hechos con materia prima importada); tapizados especiales por pantasote, y así seguiríamos hasta llegar a una hermosa unidad **Industria nacioMal...**

El único insumo nacional posible de ser agregado es nuestra excelente mano de obra, pero llegar al requerido 50% del valor CIF, hace aumentar abultadamente los jornales, los que gravados por las leyes sociales vigentes significa un encarecimiento artificial importante que nos lleva fuera de mercado.

Me he tomado el trabajo de aplicar prolijamente las condicionantes requeridas a un modelo SCEPTRE de Larson (Grupo Hatteras) de 25' de eslora (7.62 mts.) que sería importado al amparo de la actual Ley de Astilleros; cumpliendo con todos los requisitos reales, esta unidad llegaría a manos del comprador 4 meses después de ordenado su embarque con un costo final que supera en US\$ 6.000 - el costo total de la misma embarcación importada armada, pagando todos los derechos vigentes, y entregándose en sólo 5 semanas luego de ordenada.

De esta manera perdemos plazas laborales de buena remuneración y de alta especialización...

La actual Ley de Astilleros DEBE ser derogada, volviéndose a la anterior del año 1937 debidamente adecuada a la tecnología actual.

IMPORTACION DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS

- Si viajamos al extranjero, compramos un barco y nos venimos navegando por nuestros propios medios con destino (rol original) a un puerto uruguayo, el Decreto Nº 561/987 nos permite permanecer en aguas uruguayas sin limitación de estadía. El caso más frecuente es para

barcos de bandera argentina, y en ese caso notamos que: a) el barco se paga sin ninguna documentación bancaria; b) como la Prefectura Argentina exige documento nacional para aceptar la transferencia, el barco no figura a nombre del comprador uruguayo, sino que éste recibe un "permiso de uso" extendido por el antiguo dueño; c) el barco llega a Uruguay, permanece indefinidamente en nuestras aguas, navega bajo una titularidad no muy fidedigna que se diga y no aparece en las declaraciones de patrimonio de su "usuario".

En concreto: el barco se paga sin documentación bancaria, no se incluye en patrimonio y en consecuencia NO TRIBUTA ni integra nuestra Reserva Naval (Ley Orgánica de la Armada Uruguaya). Lo mismo se aplica a barcos provenientes de países más lejanos, aunque en este caso los barcos son mayores y los valores también crecen.

- Si compramos un barco en los EE.UU. y no queremos tener problemas con la renovación de su bandera, constituiremos una S.A. en Panamá cuyo único capital es el barco; lo embarcamos siguiendo las disposiciones aceptadas por nuestra Aduana, con el pago de los fletes y seguros de elevado valor; llegando a Montevideo lo despachamos cumpliendo con las normas vigentes y permanecemos en aguas uruguayas sin limitación de estadía. Este barco no tributa un solo centésimo en Uruguay (en Panamá es mínimo); si decidimos venderlo, libro de actas mediante, transferimos las acciones y la S.A. sin otras consecuencias.

- Si queremos importar un barco extranjero pagando los derechos del caso, tendremos que hacernos la idea que compramos un barco más grande para recibir uno más chico: los derechos llegan al 50% del valor CIF lo que desalienta a muchos posibles compradores, futuros navegantes que lucirían la bandera uruguaya en su popa...

- Si importamos un barco al amparo de la Ley N° 15657 caemos en el trampero caro y lento que ya hemos considerado.

- Si somos astutos y avezados, ordenamos al fabricante que proceda al embarque de una unidad en dos embarques distintos y separados: el 1º) con sólo el casco "pelado" (Bare hull) que universalmente representa el 25% del valor total. Importamos ese casco con el pago de los derechos correspondientes y matriculamos la unidad; luego ordenamos el 2º embarque, con todo el equipo y accesorios, que lo recibiremos "libre de derechos" amparados por el Decreto 150/71 (Abastecimiento de buques). En síntesis: pagamos impuestos por el casco, recibimos su equipo pagando sólo flete y despacho, nos complicamos la vida con el armado de un "Meccano" gigante y se evitan la mayor parte de los impuestos.

Si queremos que Uruguay "venda servicios" es impostergable la liberación de todo derecho de importación a las embarcaciones de deporte:

- . Fomenta la inversión nacional, si los compradores son residentes.
- . "Radica" capitales extranjeros si los compradores no son residentes.
- . Aumenta los valores de "patrimonio" por lo que si no recauda por derechos de importación, el Estado lo recupera a través de impuestos y aportes por concepto de servicios y personal empleado.

Si resulta más accesible la compra de una embarcación deportiva, de cualquier tipo, tendremos más gente navegando, nuestras costas estarán más pobladas, se requerirá aumento de abrigo y puertos, tendremos mayor cantidad de plazas de trabajo y servicios especializados donde ubicar a nuestros jóvenes técnicos recién egresados que no saben qué hacer...Esto significa PROGRESO!!!.

LOS GRANOS DE ARENA

Estudios realizados hace años por el Ing. Rondini en la Dirección de Hidrografía, con arena radio-activada "sembrada" en la costa y luego "perseguida" con detectores, nos llevan a concluir sin temor a error que la arena se desplaza en nuestra costa siempre con dirección Oeste. Este fenómeno ha sido constatado desde el Chuy hasta Nueva Palmira y su explicación lógica se basa en la comprobación estadística de la media de permanencia del viento del sector Sudeste. La marejada que se produce cae en la costa con un ángulo rondando los 130º, y acercándose a la menor profundidad comienzan las rompientes que levantan arena en suspensión; los granos impulsados por el oleaje suben por la orilla según el ángulo señalado y cuando pierden la energía cinética de la ola, bajan por efecto de la gravedad siguiendo la línea de máxima pendiente del plano que forma la playa. Cada grano de arena sometido a este proceso "camina" de este a oeste, con una trayectoria zigzagueante, pero siempre en el mismo sentido genérico.

Este fenómeno permitió la recuperación de la playa de Piriápolis y la Mansa de Atlántida con la sola construcción de espigas perpendiculares a la costa: cuando la arena encuentra ese obstáculo tiende a superarlo en altura y en longitud, hasta encontrar su equilibrio, que a veces es impredecible. La escollera Este de Riachuelo (Colonia) había desaparecido bajo la arena que la desbordaba y caía al canal y además se había formado una hermosa playa aguas abajo. Fenómeno inverso se produce aguas arriba de la espiga. Se constata socavación y la arena es retirada. El producto del dragado de Nueva Palmira se volcó aguas arriba de la escollera y no volvió, pero sí aguas abajo se provocó aporte y posterior formación de playón. Lo mismo ocurre en la escollera Sur de Carmelo, con su enorme playa que ya se une al banco que se formó frente al Puerto.

Ejemplos contundentes lo constituyen: puerto de Río Grande, donde su escollera Norte prácticamente ha desaparecido mientras que la escollera Sur conserva excelente calado hacia la playa Casino; puerto de Mar del Plata, donde el banco formado a lo largo de la escollera ya ha superado la entrada y para acceder al puerto es necesario "pasarse" de la boca hacia el norte para retroceder por el canal que se formó aguas arriba; La Paloma es permanentemente asediada por el aporte de arena proveniente del este. Sería interesante la experimentación de implantar una espiga al norte del Puerto y observar el resultado. (Proyecto Ing. Rondini 1955.)

Estos hechos deben ser tenidos en cuenta muy especialmente cuando se habla de proyectos más o menos encaminados en nuestra costa, como son Pueblo Náutico en El Potrero; Arroyo Solís Grande cuando se habla de abrir la barra; Atlántida para su proyectado puerto entre la Brava y la Mansa; La Estacada para el puerto del Nautilus; Punta Espinillo, José Ignacio y Puerto Ferrés en caso de escollerar las restingas existentes.

AYUDEMOS A LA ECOLOGIA

Resulta impostergable que arraiguemos en nuestras mentes un concepto clarísimo: no podemos volcar al mar NI UNA GOTTA de agua "usada" sin tratamiento previo de neutralización si queremos recuperar nuestras aguas para generaciones venideras.

Una de las medidas más urgentes a tomar es la prohibición estricta de uso de inodoros con descarga directa: países desarrollados llegan incluso a lacrar esos inodoros en embarcaciones, con absoluta veda de uso, con escalofriantes multas a los rebeldes. De la misma forma que la

Prefectura Nacional Naval obligó la instalación de equipos VHF de comunicación corresponde **DESDE AHORA**, fijar un plazo razonable para la erradicación de inodoros no-ecológicos en **TODAS** las embarcaciones.

Sirva de ejemplo la experiencia que vivimos los concurrentes a la re-apertura del Río San Juan en 1985. Allí estuvimos durante un fin de semana "largo" más de 700 barcos. Si asignamos una tripulación promedio de 4 personas por barco, estuvimos 2800, los que cuando nos fuimos habíamos dejado una tonelada y media de detritus orgánico a través de los inodoros o piletas de nuestros barcos. El gasto normal del Río es totalmente insuficiente para "limpiar" lo que dejamos de "recuerdo" y si volvemos al fin de semana siguiente, estaremos navegando en nuestros propios desechos, contradictorio con nuestra intención de obtener un esparcimiento saludable...

En lo personal, considero que la reciente construcción y puesta en funcionamiento del Emisor de Punta Carretas es sinónimo de "barrer bajo la alfombra", mientras no se complementen sus instalaciones con una adecuada estación de tratamiento y depuración previo al vertido. Crucereando desde Punta del Este a Buceo he navegado en "agua de caño" a la altura de La Floresta, pero a 7 millas de la costa (!!!).

Es plausible, aunque en mi opinión insuficiente, la medida de Hidrografía en Punta del Este, que descuenta el 10% del valor de la amarra a aquellas embarcaciones que no tienen descarga directa.

Por otra parte, forestar y colonizar los distintos verdaderos regalos que nos ha hecho la Naturaleza es imperioso. No es concebible que las islas uruguayas del Río Uruguay estén desiertas, mientras que las de jurisdicción argentina están todas pobladas; es tragi-cómico que la Isla de Agronomía del Río Santa Lucía tenga en pie un solo árbol, eucaliptus añoso...que está seco.

Dar protección a futuros emplazamientos de náutica, proteger fondeaderos que van a llegar (estoy seguro de ello) hace que sea tarea de AYER forestar las costas que no sabemos aprovechar.

Nuestro País ha tenido el maravilloso privilegio de la Naturaleza de recibir la "costa buena" del Río de la Plata: su enorme cadena de ensenadas de arena LIMPIA, bañadas por aguas que a la fecha aún presentan índices de baja contaminación. Este regalo natural no ha sido debidamente aprovechado y por ende, su explotación es mínima o no existe. Basta recordar que el éxito innegable de lo que hoy es Punta del Este, se debe fundamentalmente a dos razones: la "locura" del visionario Litman y el atractivo de un refugio natural mal mejorado que es su puerto.

En cambio, en la otra costa, en el lado argentino no encontramos más que barro y pajonales: el "Balneario" de Olivos y la "playa" de San Isidro son producto del volcado de camiones de escambro con posterior volcado, también, de arena. Si a esto le agregamos el alto grado de contaminación de las aguas del Río de la Plata superior y Paraná, sumado al verano húmedo y caliente, concluimos que la náutica es una necesidad fisiológica en la costa argentina, y lo demuestran sin duda las 120.000 embarcaciones deportivas registradas en más de sesenta clubes de la ribera de la provincia de Buenos Aires.

Es evidente entonces que Uruguay cuenta con una clientela potencial numerosa prácticamente ignorada, con un mercado latente inexplorado. Si a esta situación le agregamos el posible despertar de la náutica uruguaya que estamos promocionando, es IMPOSTERGABLE que nuestro país cambie radicalmente su política de turismo náutico yendo a captar esa clientela y vender servicios a través del desarrollo de asentamientos náuticos a lo largo de toda nuestra

costa, tanto de agua dulce o salada, de aguas mansas o abiertas, interiores o limítrofes.

Tenemos que tener en cuenta diversos factores que incidirán en el éxito de los resultados, a saber:

TAMAÑO - Los avances tecnológicos y de diseño así como la reducción de costos, han llevado a una especie de masificación y popularización de unidades de tamaño e inventario reducidos.

Estas unidades son las que demandan mayor cantidad de servicios complementarios: su autonomía es menor, sus comodidades son básicas y su mantenimiento es más minucioso. Si queremos lograr que esas unidades "majuga" puedan llegar a disfrutar de nuestras costas tenemos que mejorar y construir escalas que no disten entre sí más de 25 millas. Esta distancia no es caprichosa sino que responde a las 6 horas de navegación en bonanza que permite normalmente nuestro clima en horas diurnas: la gente que tripula este tipo de embarcación no es propensa a navegar durante la noche y en consecuencia contamos con una franja diaria desde el amanecer hasta el mediodía, hora en que se asienta la "virazón" del sector Este.

COMIDA - El tamaño de estas embarcaciones no permite el equipamiento con cocina formal, por lo que la subsistencia debe asegurarse con comidas frías ya elaboradas en conservadores térmicos. El complemento es un termo con café caliente o bebida fresca. Llegados a destino, en su escala (si ésta existe) la tripulación se avalanzaría como fiera hambrienta sobre un plato de comida caliente.

ALOJAMIENTO - Por la misma razón de tamaño, las "comodidades" con que cuentan estas embarcaciones no pasan de un asiento "back-to-back" extensible, apto sólo para tomar sol. Si la tripulación que llega se enfrenta a cualquier inconveniente que le impide proseguir viaje, una falla mecánica, empeoramiento del tiempo o simplemente porque les gusta el lugar, no tiene dónde alojarse que no sea el hotel formal alejado de la costa y del barco, con tarifas internacionales.

BAÑOS - Cuando llegamos a una escala en un crucero, una de las cosas que más añoramos es un buen servicio higiénico con una mejor ducha caliente, donde poder higienizarnos, sacarnos la sal o el barro de la piel, entrar en calor y readquirir aspecto y olor humano.

ES NECESARIO dotar a TODA nuestra costa de una serie de refugios mejorando los existentes o creando nuevos, que cuenten con la base de servicios de "posada" para lograr que nuestra costa sea un lugar deseado y apacible que invite a quedarse, en lugar de seguir de largo o entrar sólo por necesidad.

TIPO DE OBRA

Es fundamental erradicar definitivamente de nuestras mentes la arraigada creencia de que el "Estado paternalista" tiene la obligación de hacer la obra y el usuario se dedica a su uso -en especial al abuso- y a la crítica permanente, sin ningún aporte constructivo de ningún género.

En algunos casos -felizmente pocos- la crítica es justificada pues el técnico dependiente del Estado se limita a una construcción impecable, pero sin experiencia como "consumidor".

La obra básica, es decir la fijación de las reglas de juego, DEBE ser hecha por el Estado lo que significa una garantía para que no surjan adesivos y agresión al entorno, dando especial prioridad a la SEGURIDAD para después dar comodidad y servicios. La obra complementaria debe dejarse a los concesionarios con su imaginación e iniciativa. Para evitar empresas "golondrina" o intenciones elitistas de grupos cerrados, las concesiones deben ser extendidas

a clubes creados o a crearse, sin fines de lucro, con el compromiso que la recaudación obtenida de sub-contratos debe ser re-invertida en mejoras.

El tipo de obra a ser adoptada debe estar acorde con la zona, sin desentonar ni agredir, con materiales a la mano, evitando enormes moles de hormigón, usando pasarelas atracables de troncos, respetando el monte de ribera, salvo alguna "picada" astutamente ubicada que dé acceso a los servicios. Me permito agregar el croquis de Juano Galain quién captó inteligentemente mi idea, llevándola al papel con toda fidelidad. Este tipo de obra sería la indicada para el Oeste y Litoral. (Figura 1)

Aprovechando el comportamiento de nuestras arenas, las defensas a construir, desde la empalizada o tablestacado hasta la escollera o espigón rompeolas, deben ser estudiadas para que actúen como deflectores, evitando de esta forma los cegamientos de entradas y canales y usando su parte interior como muro atracable a buen resguardo.

LA NAUTICA EN URUGUAY - HOY -

No obstante el significativo esfuerzo realizado por las Escuelas de Vela de los Clubes uruguayos -con muy buen criterio- la enseñanza de vela está parcializada hacia los menores en la excelente Clase Internacional Optimist. Cuando el alumno de esta clase egresa por límite de edad (15 años) se encuentra que no tiene dónde ir y la única posibilidad que se le presenta es la Clase Snipe: las exigencias físicas de esta clase han desalentado la continuidad de muchos optimistas pues su conformación física no está aún consolidada y les resulta muy difícil "aguantar" el nuevo barco. En consecuencia se han alejado de la vela, con esfuerzo perdido de todo lo anterior.

Es necesario e inmediato la adopción de una clase, en lo posible Internacional y Olímpica, que venga a llenar este escalón vacío que se nos presenta, para de esta manera establecer una continuidad de lo aprendido.

Un factor muy importante que gravita en contra de la difusión y enseñanza de la vela es el económico: cuando ingresé al YCU en 1944, para navegar sólo era necesario un par de alpagatas y una tricota: tanto el YCU como el NYC y luego del YCPE tenían a disposición de los socios su flota de legendarios Clase U, en los que muchos aprendimos lo mucho y lo poco. La evolución de diseños y tecnología nos fue llevando a que cada uno tuviera su propio velero, ocupándonos directamente de mejoras y mantenimiento. Así, con grandes esfuerzos monetarios, pasamos a los Sloop, los 6 y 8 mts., los Grumete, los Lightning, los Dragones, los Snipe, los Soling hasta llegar a los Handicap, pero siempre "a pulmón" y a puro sacrificio...

Hoy día, las tarifas fijadas por el Estado para el cobro de amarras o de "abrigo portuario" y por los Clubes en sus cuotas sociales o de servicios, llevan a que cada día sea más difícil tener un barco de regata en actividad, sin contar los costos de los materiales. Por éstas razones la náutica se ha convertido en una actividad reservada a un grupo reducido donde pesa más la billetera que las condiciones naturales y personales de cada uno.

Recordemos que todos los veleristas que le han dado brillo internacional a Uruguay y que forjaron ese rico historial del que sin duda nos podemos sentir orgullosos, fueron gente sin medios de fortuna, que hacían andar sus barcos "a corazón". Es necesario rever esta situación, racionalizando los costos o derogando las verdaderas gabelas que castigan a quien navega. (Volveré sobre el tema en mayor profundidad).

Antaño, un navegante obtenía su Brevet de Timonel en su Club, bajo la mirada vigilante de sus instructores; recuerdo que mi examen de timonel lo aprobé en el U-27 y mi examinador

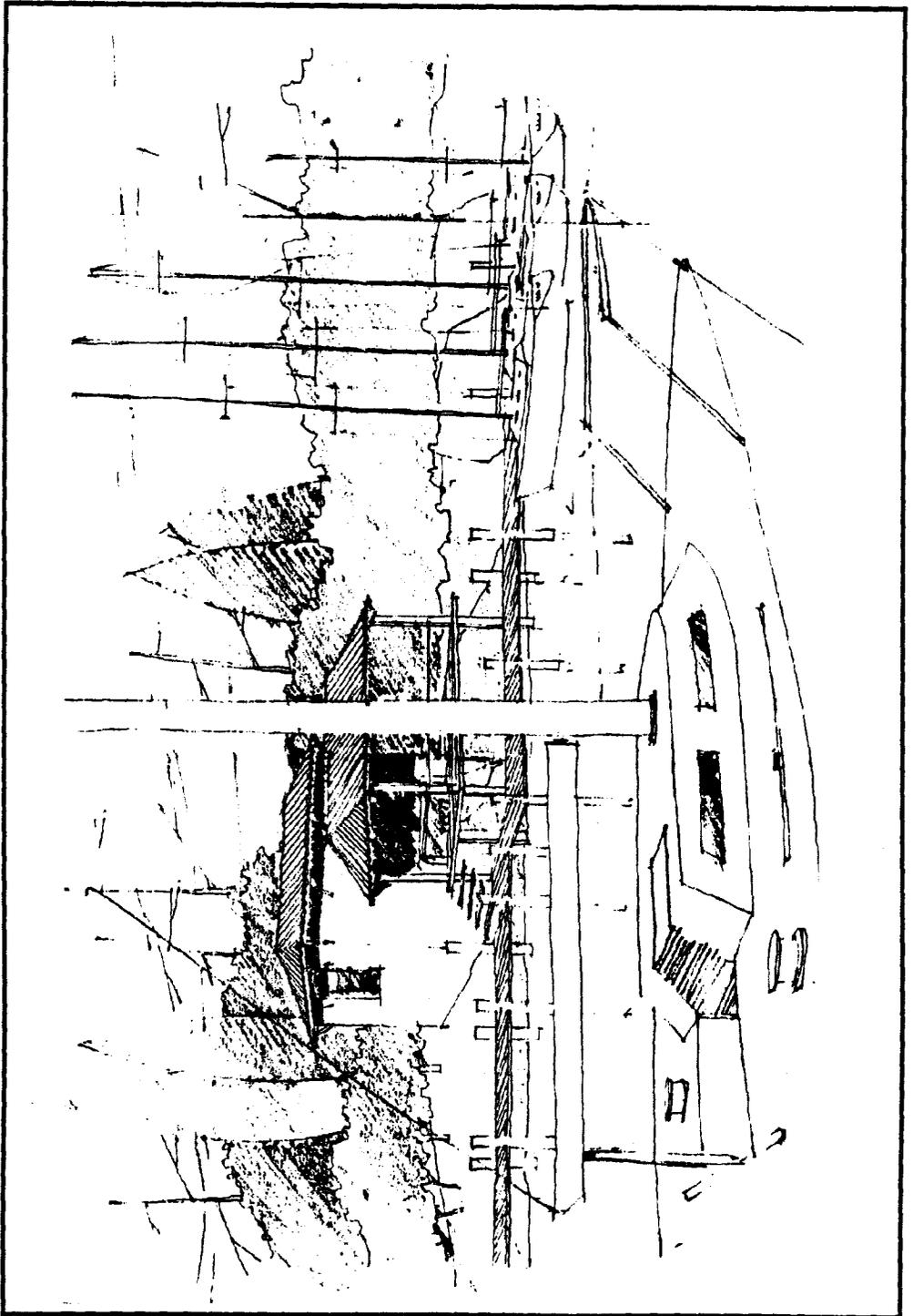


Figura 1

fue Félix Sienna; tuve que armar el barco, largar amarra, cumplir un recorrido pre-establecido, fondear, tomar rizos y volver a la amarra para culminar con 50 mts. de natación vestido...; luego, en categoría "novicio" aprobé mi examen de regatista ante Félix Sienna y Carlos Sáez, quienes me "pasearon" por todo el reglamento de la IYRU.

Hoy, el Brevet lo otorga la Prefectura Nacional Naval mediante un examen SOLO teórico, donde no se tiene en cuenta si el postulante ha tenido alguna vez una barra de timón o una escota en la mano.

Correspondería coordinar la actividad entre la PNN y los clubes, con un seguimiento de los progresos del aprendiz, para culminar con su título, que por el sólo hecho de ser titular de ese Brevet, lo convierte en integrante de la "Reserva Naval"...

Me pregunto -sin respuesta- qué pasaría en los EE.UU. si se aplicara el mismo criterio de inspecciones (casco, seguridad y máquina) a sus cientos de miles de embarcaciones: ríos de tinta, toneladas de papel y miles de horas-hombres dilapidadas. Buen tema para el PRONADE...

COBRO DE AMARRAS

A pesar de la tenaz oposición del Consejero de Gobierno Dr. Vasconcellos y del Director de Hidrografía Ing. Rondini, el gobierno de la época impuso la muy criticada política del cobro de amarras, que se empezó a aplicar en Punta del Este y luego se fue extendiendo por toda la costa del Río de la Plata (La Paloma, Buceo, Sauce, Riachuelo, Colonia, Carmelo).

El principal argumento esgrimido ha sido: "*Los que van a Punta del Este tienen plata, así que paguen...*" olvidando que los que "hicimos" Punta del Este fuimos precisamente los náuticos que NO "teníamos plata". Para ello nos sacrificábamos durante meses a efectos de no estar ausentes de las Semanas de Yachting de Punta del Este que se disputaban todos los años. Muchas veces debíamos recurrir a "rascar" los mejillones del muelle o nos salvaba un almuerzo el viejo y querido "lengue" abasteciéndonos de pejerreyes para la fritada, mientras estábamos al acecho de algún opulento que organizara un asado en la Isla para ponernos al día...

La corruptela que este sistema trajo pasó desde una discreta "reserva" personal hasta un imaginario "serrucho gigante" que achicaba esloras para entrar en las distintas zonas. Luego se usa el sistema de reserva y venta anticipada, con la implantación de "colas" inhumanas de tres días bajo lluvia, en el cual intermediarios revenden el lugar hasta en U\$S 3500 (!!!) que se suma al precio real de la amarra.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas contrató en su oportunidad los servicios de asesoramiento de un Ingeniero español especialista en puertos de yates, quién nos brindó una Conferencia en esa Secretaría de Estado. Concluyó que "*el asentamiento de un centro náutico provoca tal desarrollo comercial, edilicio e inmobiliario que hace despreciable la rentabilidad del lugar*" o sea que no cobraban amarras...

Casualmente, enseguida de esta conferencia apareció el Decreto que duplicaba las tarifas respectivas...

También el conferencista nos puso como ejemplo el desarrollo náutico del Golfo de Lyon, donde se habían instalado 20 puertos de yates de diferentes capacidades, con una locación de hasta 20.000 amarras en una costa de 400 kilómetros, con una distancia media entre escalas de 15 millas. El proyecto que analizamos más adelante comprende desde San Juan a La Paloma, 225 millas náuticas (405 km); 23 puertos de distinta capacidad; 19.000 amarras disponibles y una media entre escalas de 10 millas...Nadie es profeta en su tierra.

Si hacemos un cálculo MUY CONSERVADOR con cifras en el extremo inferior de las posibilidades para que no se me pueda acusar de acentuado optimismo, llegamos a las siguientes conclusiones:

La capacidad locativa del Puerto de Punta del Este es de 560 amarras en condiciones de seguridad, sin tener en cuenta la explanada usada por embarcaciones trailerables.

Supongamos una media de estadía de sólo 20 días y tendremos $560 \times 20 = 11.200$ "días/barco" de estadía.

Calculemos entonces que esos barcos se relevan tres veces en la temporada y tendremos $11.200 \times 3 = 33.600$ días/barco/temporada.

Sin tener en cuenta familiares o dependientes que viajan por tierra, estimemos una tripulación media de 4 personas por barco y resulta $33.600 \times 4 = 134.400$ días/barco/temporada/persona. Si asignamos un gasto diario por persona de sólo U\$S 50- por todo concepto, cifra ésta en que el lector coincidirá es menor que en la realidad, concluimos sin violencia que ENTRAN a Punta del Este, a través de su puerto la bonita suma de U\$S 6:720.000- de los cuales el Estado recibe por concepto de IVA el consabido 22% que en este caso asciende a U\$S 1:478.400.

Con la política actual, a este voluminoso ingreso lo castigamos con la imposición del cobro de amarras, lo que representa: acortar los plazos de estadía y en consecuencia reducir los ingresos y quién pierde en definitiva es el Estado, que deslumbrado por la recaudación directa de la Dirección de Hidrografía, desprecia la horma de queso para quedarse sólo con la cáscara...

La tarifa vigente de amarar en Punta del Este es de U\$S 3 -por metro de eslora y por día en boya al borneo y U\$S 6- por metro de eslora y por día en muro o marina. El promedio es de U\$S 4.50 por metro y por día. Tomando un velero tipo 9 mts. de eslora y un crucero tipo de 12 mts. de eslora, promediamos los 10.50 mts. los que, multiplicados por el promedio nos da U\$S 47.25 por día.

Si este valor es multiplicado por los 33.600 días/barco/temporada que hemos estudiado llegamos a una recaudación zafra de U\$S 1:587.600.

Derogando esta pesada carga de costo de estadía se obtendrían permanencias más prolongadas, mayores gastos en tierra y mayor demanda de servicios, lo que significaría aumentar la recaudación por impuestos y aportes sociales en forma más que atrayente.

Un barco de 10.50 de eslora está obligado a pagar U\$S 1.417.50 x mes lo que es mayor que el alquiler mensual de un apartamento en temporada, sin riesgos de abordajes, deterioros o terminar en la costa, con la misma o mayor capacidad locativa, aunque el apartamento no tenga mecedora...

En Buceo, la tarifa fijada por el YCU es de U\$S 12 x día en marina y U\$S 6 x día en borneo, promediando U\$S 9 x día de amarra, que resulta incomprensible.

Las cifras de la Dirección de Hidrografía se trasladan al Oeste y se castiga con ellas a quienes adornan nuestras costas con sus velas y en cada puerto que tocamos no dejamos una novia como dice el refrán, sino buenos pesos o dólares en consumos y distracción.

Muchas veces se me han rebatido estos argumentos manifestando que si no se cobra, se llenaría. Pues bien, qué más podemos pedir que nuestros puertos estén llenos? Cuanto más llenos estén, más servicios venderemos y si estamos incómodos, pues amplíemos las instalaciones lo que significa PROGRESO.

Si el Estado a través del Ministerio de Turismo gasta ingentes sumas en promover el Turismo hacia nuestro País y vemos en TV declaraciones del Ministro del ramo anunciando aumentos considerables que se han obtenido, es más que conveniente que los costos de instalación, mejoras y funcionamiento los absorba como costo de producción: el retorno sería

Bases para el desarrollo de la...

TURISMO NAUTICO - CADENA DE SEGURIDAD - ING. GUILLERMO RONDINI

NUMERO DE ORDEN	NOMBRE DEL PUERTO	DISTANCIA AL ANTERIOR EN MILLAS MARINAS	DISTANCIA ACUMULADA EN MILLAS MARINAS	CAPACIDAD LOCATIVA LUGARES/AMARRAS	Ocupacion ANUAL PORCENTAJE ESTIMADO	Ocupacion ZAFRAL PORCENTAJE ESTIMADO	DIAS DE OCUPACION REAL SOBRE PORCENTAJE ESTIMADO	CANTIDAD DE YATES POR AÑO "DIAS/YATE/AÑO"	DIAS/YATE/AÑO/PERSONAS ESTIMANDO PROMEDIO DE 4 PERSONAS POR YATE CONCURRENTES	ESTIMADO DE GASTO DIARIO POR PERSONA POR TODO CONCEPTO. EXPRESADO EN US\$	CANTIDAD DE INGRESOS RADICADO EN URUGUAY EXPRESADO EN US\$ (INGRESO BRUTO)	I.V.A. SOBRE INGRESO BRUTO A BENEFICIO EXCLUSIVO DEL ESTADO TASA 22% EXPRESADO EN US\$	RECAUDACION QUE SE OBTENDRIA APLICANDO LA TARIFA VIGENTE DE LA DIRECCION DE HIDROGRAFIA PROMEDIO: U/\$ 47.25 X DIA (ESLORA 10,50 mts.)	RECAUDACION QUE SE OBTENDRIA APLICANDO LA TARIFA VIGENTE DEL YACHT CLUB URUGUAYO EN PUERTO BUCCO. PROMEDIO U/\$ 9 POR DIA
1	SAN JUAN	-	-	1.000	75%	-	78	78.000	312.000	25	7.800.000	1.716.000	3.685.500	702.000
2	SAN PEDRO	5	7	200	75%	-	78	15.600	62.400	25	1.560.000	342.200	737.100	140.400
3	CABALLERO	2	9	5.000	75%	-	78	390.000	1.560.000	25	39.000.000	8.580.000	18.427.500	3.510.000
4	COLONIA	2	11	300	50%	-	52	15.600	62.400	25	1.560.000	343.200	737.100	140.400
5	RIACHUELO	7	16	1.500	50%	-	52	78.000	312.000	25	7.800.000	1.716.000	3.685.500	702.000
6	SAUCE	7	31	700	50%	-	52	36.400	145.600	25	3.640.000	800.800	1.719.900	327.600
7	ROSARIO	6	37	300	40%	-	40	12.600	50.400	25	1.260.000	277.200	595.350	113.400
8	ARROSPIDE	13	50	200	30%	-	40	8.000	32.000	25	800.000	176.000	378.000	72.000
9	PAYON	3	53	1.500	30%	-	31	46.500	186.000	25	4.650.000	1.023.000	2.197.125	418.500
10	PEREIRA	3	56	200	30%	-	31	6.200	24.800	25	620.000	136.400	292.950	55.800
11	ARAZATI	3	59	100	30%	-	31	3.100	12.400	25	310.000	68.200	146.475	27.900
12	SN. GREGORIO	3	61	200	30%	-	31	6.200	24.800	25	620.000	136.400	292.950	55.850
13	SN. MAURICIO	14	75	100	30%	-	31	3.100	12.400	25	310.000	68.200	146.475	27.900
14	PTA. ESPINILLO	8	83	100	30%	-	31	3.100	12.400	25	310.000	68.200	146.475	27.900
15	PTO. FERRES	18	101	500	-	50%	30	15.000	60.000	25	1.500.000	330.000	708.750	135.000
16	LA ESTACADA	8	109	100	-	50%	30	3.000	12.000	25	300.000	66.000	141.750	27.000
18	PTO. BUCCO	7	116	500	-	50%	60	30.000	120.000	25	3.000.000	660.000	1.417.500	270.000
19	ATLANTIDA	3	119	500	-	50%	60	30.000	120.000	25	3.000.000	660.000	1.417.500	270.000
21	PRILAPOLIS	20	139	500	-	50%	60	30.000	120.000	50	6.000.000	1.320.000	1.417.500	270.000
23	PTA. DEL ESTE	20	159	600	-	50%	60	30.000	120.000	50	6.000.000	1.320.000	1.417.500	270.000
26	JOSE IGNACIO	20	179	4.500	-	50%	60	270.000	1.080.000	50	54.000.000	11.880.000	12.757.500	2.430.000
28	LA PALOMA	18	197	300	-	50%	60	18.000	72.000	50	3.600.000	792.000	850.500	162.000
29		27	214	500	-	50%	60	30.000	120.000	50	6.000.000	1.320.000	1.417.500	270.000
23			225	19.300			1.136	1:158.400	4:633.600	700	153:640.000	33.800.800	54.734.400	10.425.600

directo y mayor. Pero analicemos brevemente qué es lo que ofrecemos al turismo náutico en una somera recorrida por nuestras costas:

- SAN JUAN - No obstante su ruidosa re-apertura, su entrada se ha cegado por el desplazamiento del banco formado en el extremo de la playa privada y su boyado desapareció. No se reinstaló el viejo "Escondido" que, según un viejo navegante, era la "feliz combinación del whisky con el agua" y no se ofrece ningún tipo de servicio. NO FUNCIONA.

- COLONIA - Fondeadero reducido de muy poca protección al Oeste: los barcos se arraciman en cada boya con los enredos y malestares del caso, siendo muy mal tenero para fondear con vientos del sector Oeste.

No existe el abastecimiento de combustible directo, sólo por trasvase de bidones. Se cobra tres días de amarra por adelantado "por las dudas". Las instalaciones el Club Yachting y Pesca brindan su tradicional hospitalidad. La capacidad locativa del puerto no es muy amplia.

- RIACHUELO - Buena señalización de su entrada con escolleras reconstruídas, brinda un paradisíaco abrigo a lo largo del curso del arroyo en ambas márgenes, centro de reunión náutica de veleristas argentinos. El local que iba a ser Filial Oeste del YCU, fue expropiado

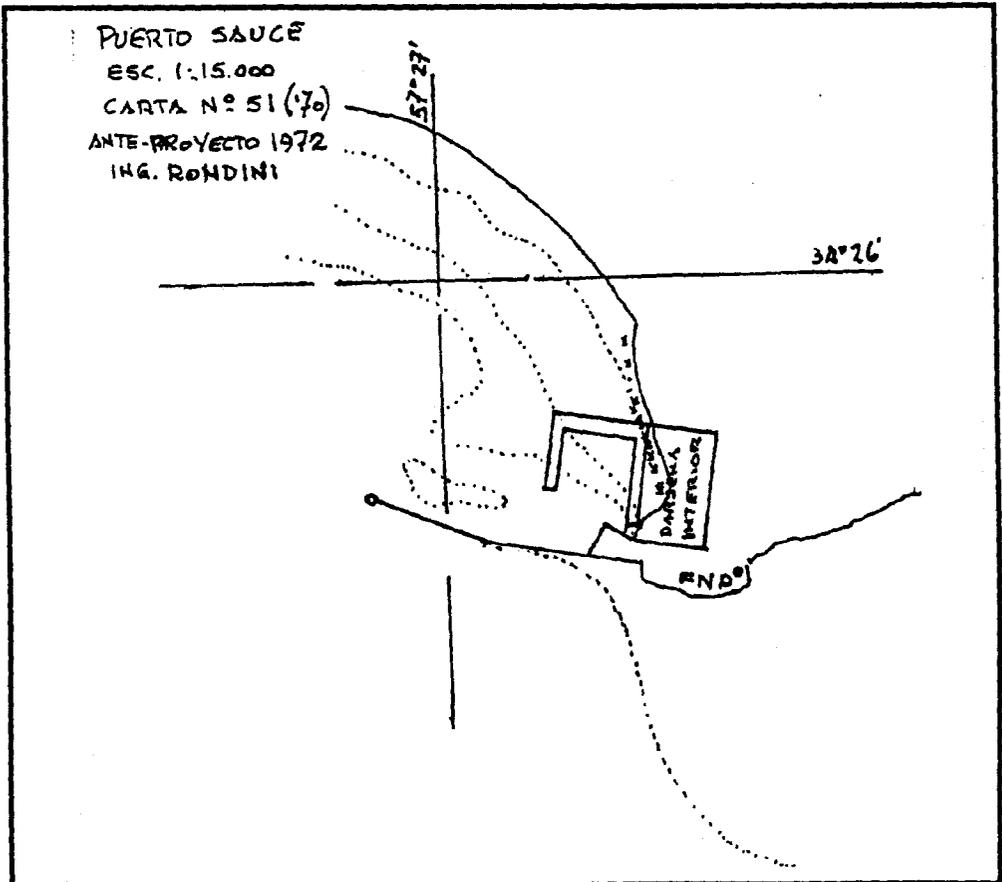


Fig. 2

por el MTOP. A pesar de haber construido los servicios higiénicos y duchas, el "Club House" original fue transformado en Oficina para el cobro de amarras.

El "Tranquilo Feliz" fue absorbido y donde había un solo operario, se instalaron 17 funcionarios...El nuevo muelle de hormigón da lugar para atraque y embarque momentáneo, pero como no hay amarras, es necesario usar su propia ancla y amarrar de popa a los árboles del monte de ribera: por este "servicio" Hidrografía cobra amarras bajo el rubro de "abrigo portuario" con un argumento que pone de manifiesto su afán recaudador y penaliza a quienes vienen a comprar servicios que no se ofrecen. Tampoco hay suministro de combustible.

- PUERTO SAUCE - Buen balizamiento de su escollera. El proyecto original del Ing. Rondini fue mutilado y lo que iba a ser la Dársena interior, verdadero "garage" de barcos, fue rellenada y convertida en playa de maniobras y depósito de madera y balanza de la fábrica

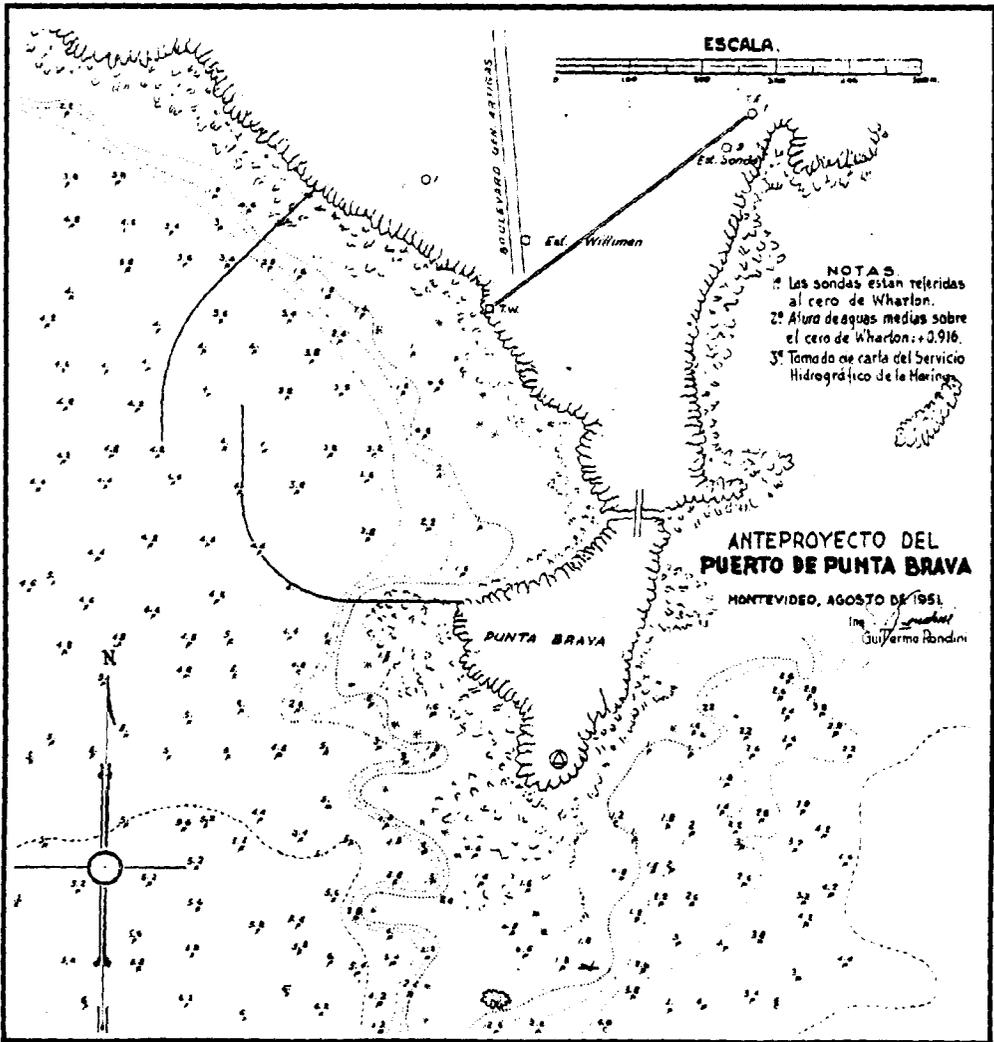


Fig. 3

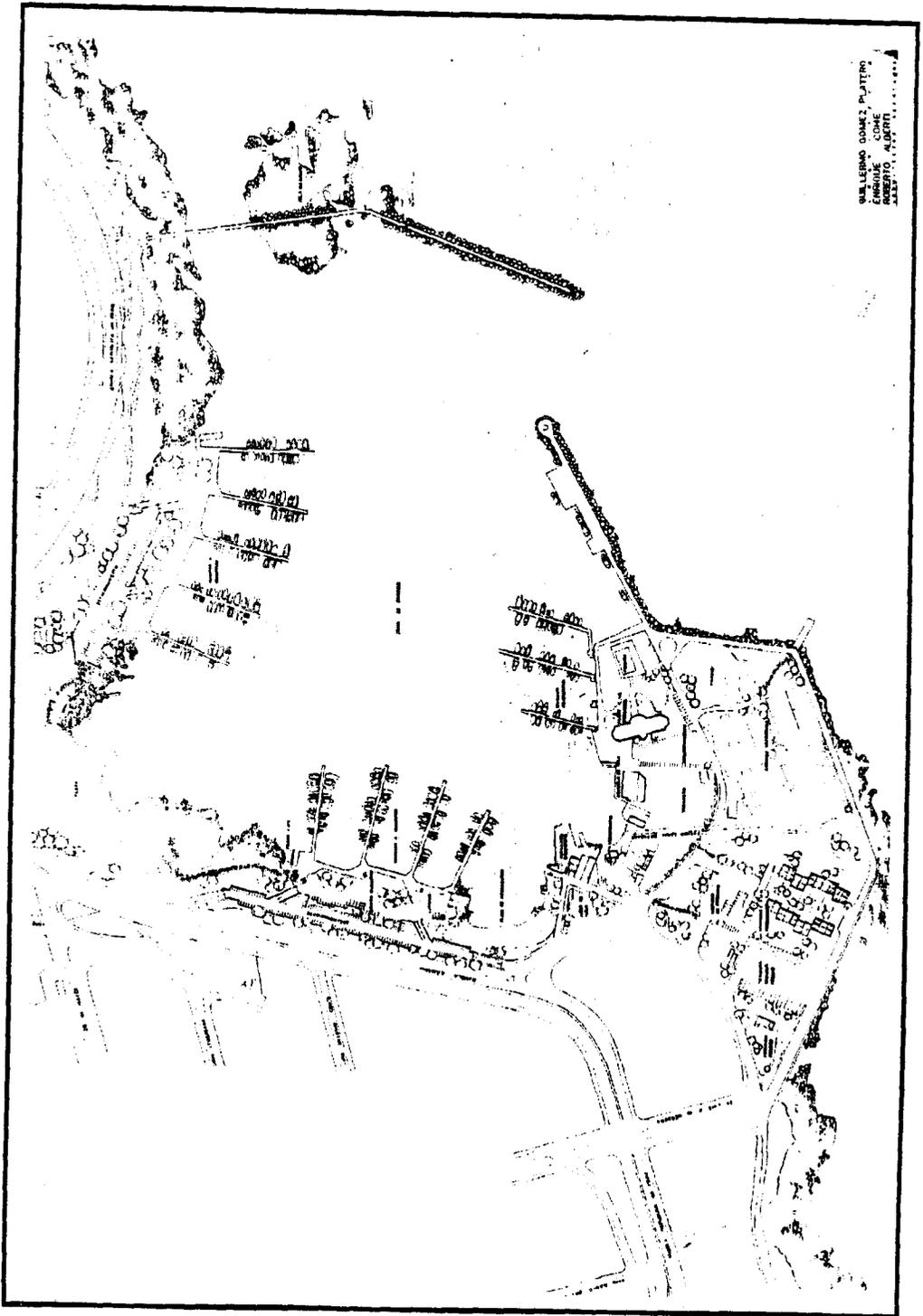


Fig. 4

de pampero o Noroeste. En vías de ser mejorado. Que así sea.

- PUNTA DEL ESTE - Ofrece suministro de combustible directo al barco. Cuenta con servicios a la náutica -algunos privados- y a pesar de la prolongación de la escollera no se ha logrado la eliminación de cláusula de cobertura especial de algunas compañías de seguros de Argentina.

- LA PALOMA - Mínimo servicio a la náutica; los demás deben ser buscados con larga caminata hasta "el centro".

Como hemos visto, no es mucho lo que podemos ofrecer a un turismo extranjero, cada día más numeroso y exigente, que a pesar de lo señalado, igual llega. Si nos ocupáramos de mejorar, ampliar o crear la oferta, se obtendrían muy buenos dividendos para nuestro país y su gente.

RETOMEMOS LA CARTA y repasemos los mismos puntos que hemos señalado, más los intermedios que aparecen y veamos **qué se puede hacer** en beneficio de la náutica.

. SAN JUAN - Tablestacado deflector en el extremo de Playa Privada - Balizar y canalizar entrada - pasarela atracable/amarrable - Cabaña Club House y Cabañas Dormi - Servicios higiénicos.

. SAN PEDRO - Canalizar, regularizar y balizar la entrada - Pasarela amarrable/atracable - Cabañas - Servicios higiénicos.

. CABALLERO - Escollera desde las Islas López a tierra y escollera norte - Dársena de

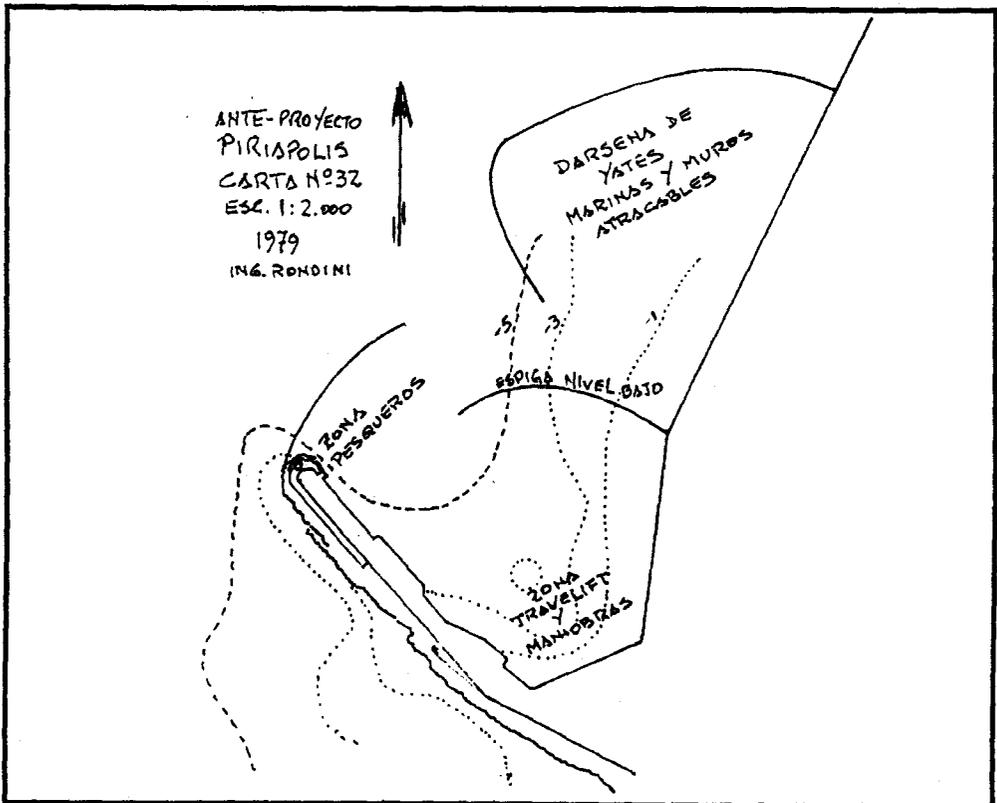


Fig. 6

fondeadero y boating con marinas. Se financiaría con la venta de arena dragada si se desgravara su exportación.

. COLONIA - Sería riesgoso por el aterramiento que podría provocar, la prolongación de la escollera Santa Rita. En cambio un rompeolas que proteja del sector Oeste daría una amplia dársena abrigada.

. RIACHUELO - Pasarela atracable/amarrable en ambas riberas - Cabañas Club House y Cabañas Dormi.

. SAUCE - Subir el nivel del muro atracable actual que lo haga insumergible en aguas normales - Construcción de la dársena interior.

. ROSARIO - Perfeccionar y publicitar su entrada - Pasarelas y cabañas.

. CUFRE - Mejorar señales de su entrada - Pasarelas - Cabañas.

. ARROSPIDE - Estimular la concreción del proyecto de su propietario reproduciendo una marina en funcionamiento en Bermudas.

. PAVON - Perfeccionar balizamiento de su entrada - Pasarelas - Cabañas.

. PEREYRA - Tablestacado deflector regularizando entrada - Balizar Pasarelas - Cabañas.

. ARAZATI - Tablestacado estabilizador - Pasarelas - Cabañas.

. SAN GREGORIO - Tablestacado regularizador - Balizar - Pasarela - Cabañas.

. MAURICIO - Regularizar boca y barra - Balizar - Pasarelas - Cabañas.

. TIGRE - Canalizar boca, Pasarelas-rampas de trailers.

. ESPINILLO - Escollera curva usando fundación natural de la restinga - Proyecto Ing. Rondini 1970.

. FERRES - Elevar cota de restingas existentes con muro atracable en su cara interior - Balizar su entrada.

. CARRETAS - Completar escollera N.O. s/proyecto Ing. Rondini 1951. (Figura 3)

. LA ESTACADA - Elevar cota de la restinga de Canarios - completar con escollera deflectora de arena al este. Proyecto Ing. Rondini 1940.

. BUCEO - Cegar puentes escollera Este en Isla del Mono - Adoptar el proyecto Gómez Platero 1989. (Figura 4)

. ISLA DE FLORES - Convertirla en "La Gorriti" de Montevideo con mejoras en el martillo y en tierra.

. ATLANTIDA - Proyecto Ing. Rondini 1973. (Figura 5)

. SOLIS GRANDE - Escollerado deflector que establezca la boca-Pasarela amarrable/atracable-Cabañas de servicios.

. PIRIAPOLIS - Su reforma está siendo licitada. Ver Proyecto Ing. Rondini 1979, para su comparación. (Figura 6)

. PORTEZUELO - Estimular la iniciativa privada de "Pueblo Náutico".

. PUNTA-BALLENA - Apoyar actividad del Club de Balleneros - Rampas para trailler.

. PUNTA DEL ESTE - Ampliar y mejorar según Proyecto Ing. Rondini 1970. (Figura 7)

. BARRA MALDONADO - Facilitar su entrada - Racionalizar su actual actividad.

. JOSE IGNACIO - Aprovechar la fundación natural existente elevando su cota con escollera curva que proteja del sector Oeste.

. LA PALOMA - Construcción de espigas que detengan el aporte de arena desde el este - Implantación de náutica "menuda" en el Puerto Viejo. Ver Proyecto Ing. Rondini 1955. (Figura 8)

Si dejamos San Juan con rumbo al Río Uruguay encontramos un verdadero "collar" de

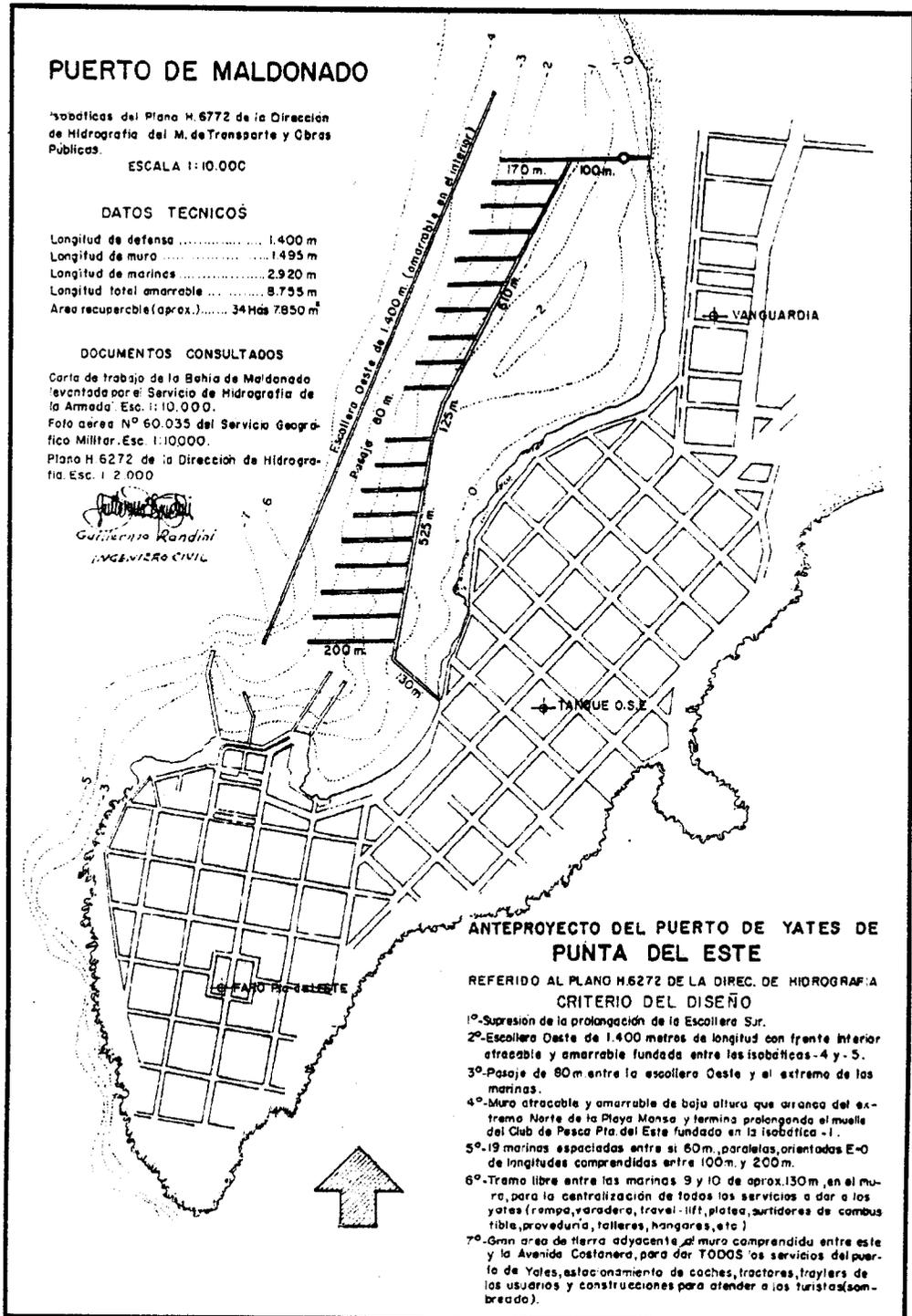


Fig. 7

lugares donde ya existen - y entonces es necesario perfeccionarlos - o habría que crear, nuevos asentamientos náuticos. Pero sigamos el detalle que nos brindan las cartas de navegación.

- . CONCHILLAS - Mejorar balizamiento - Pasarelas - Cabañas.
- . TIGRE GRANDE - Canalizar y señalar su acceso - Pasarelas - Cabañas.
- . SANTO DOMINGO - Regularizar acceso, calado y señales - Pasarelas - Cabañas.
- . CARMELO - Mejorar instalaciones existentes - Ampliar servicios.
- . LAS VIBORAS - Pasarela atracable/amarrable - Cabañas - Servicios todos.
- . NUEVA PALMIRA - Aumentar calado - Amarras con cadena madre - Intermedios: Arroyos-Sauce, Gutiérrez, Porrua, Agraciada, Troche, Catalán 1º y 2º Puerto Aldao.
- . DOLORES - Recuperar muelle viejo de Ancap - Pasarela - Amarras - Servicios.
- . RIO NEGRO - SORIANO - Reparar muelle - Pasarela - Dragado - Amarras - Servicios.
- . MERCEDES - Apoyo al Club Remeros - Intermedios: Yaguarí, Vizcaíno, Caracoles (Grande y chico).
- . LAS CAÑAS - Apoyar desde el agua los esfuerzos de la Intendencia.

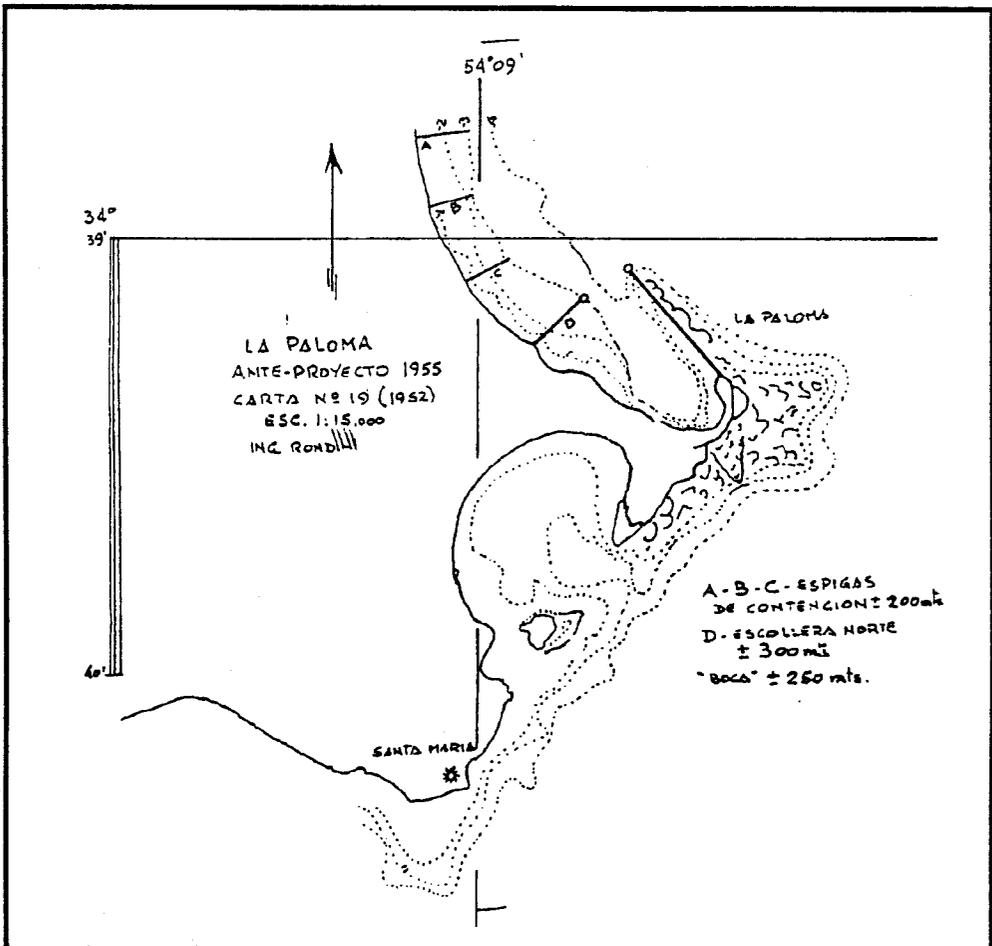


Fig. 7

. FRAY BENTOS - Tablestacado protector del N.O. elevando cota y muro atracable hasta vieja estación de AFE - Apoyo al Club Remeros.

Intermedios: Yaguareté, Laurel, Bopicúa, Calera, Los Pasos.

. NUEVO BERLIN - Mejorar muelle viejo - Servicios.

Intermedios: Román chico, de las Overas.

. SAN JAVIER - Adecuar el antiguo muelle de cabotaje - amarras - servicios.

. PAYSANDU - Apoyo al Yacht Club.

Intermedios: San Francisco, Queguay, Yacaré, Sauce, Pepeají, Malo San José, Guaviyú, Chapicuy, Hervidero, Daymán, Corralito 1º y 2º.

. SALTO - Muelle de cabotaje en desuso adaptado a la náutica apoyando esfuerzos del Remeros de Salto.

. SALTO GRANDE - Desarrollar un centro de difusión de náutica - Enseñanza de: carpintería, vela; competencias internacionales, crucerismo.

. RIO SANTA LUCIA - No obstante el desarrollo del YCU, en Santiago Vázquez, Club Alemán de Remo y Marina Santa Lucía, es necesario instalar servicios (o mejorar los existentes) en todo el curso hasta Aguas Corrientes, cuya represa nos detiene - Isla del Negro km. 11 - Las Brujas km. 19 - Isla Agronomía km. 21 - Isla Collazo km. 27 - Paso del Bote km. 31 - Parador Tajos km. 35 - y Tres Bocas en el San José requieren pasarelas - cabafías, servicios.

. RINCON DEL BONETE - El lago formado por la represa es "terreno" virgen para la náutica reafirmando lo expresado por el Ing. Rondini en la Revista Yachting Nº 2 de 1942 - Lo mismo podemos decir de Baygorria y Palmar, con sus respectivos embalses, piden a "gritos" algo de vela.

. INDIA MUERTA - Apoyar el esfuerzo ya iniciado por los "arroceros".

. LAGUNA MERIN - Desarrollar la práctica de vela, turismo náutico, competencia y crucerismo.

. LAGUNAS NEGRA - GARZON - CASTILLOS - Reclaman la iniciación de la colonización tanto de sus costas como de sus aguas, con rampas de trailer y servicios.

CHARTER

Si una embarcación de Deporte produce el mínimo beneficio económico, las reglamentaciones vigentes la excluyen automáticamente del Registro de Deportes pasándola a "Tráfico" (Registros éstos de la PNN). En esta nueva sección, según sea el tamaño de la embarcación y la potencia de sus motores, las Autoridades exigen la nómina de PATRON, UNO O DOS MARINEROS Y MAQUINISTA, los que deben aportar de acuerdo a la legislación laboral que regula esta actividad.

Es fácil comprender que el éxito comercial de la empresa es realmente vidrioso pues las cargas por leyes sociales son francamente pesadas y la zozobra financiera ingresaría a corto plazo en los libros.

Por ello, a diferencia de otros países donde el charter es una industria aparte, en Uruguay no se puede alquilar una embarcación de turismo a no ser que se use el conocido sistema del "barco prestado".

El real propietario extiende un "Permiso de uso" a favor del arrendador, quien lo exhibe a las autoridades para los despachos del caso mientras el propietario recibe el importe del arrendamiento y una póliza de seguro "Todo riesgo", donde el beneficiario es el dueño del barco...Hecha la Ley, hecha la trampa...

CONCLUSIONES

Para la NAUTICA en Uruguay sea lo que tendría que ser, que sus gentes sepan andar en el mar, que sus costas estén llenas de actividad y que sus aguas estén salpicadas de velas, es necesario encarar de inmediato:

- Enseñanza **masiva** de la vela a nivel nacional;
- **Mejorar y equipar** convenientemente los puertos de yates y recaladas existentes;
- **Construir nuevos asentamientos** náuticos usando accidentes geográficos naturales que no son aprovechados y/o explotados.
- Derogación **inmediata** en todo el territorio nacional del sistema de cobro de amarras y "abrigos portuarios";
- Revisión **urgente** de la actual Ley de Astilleros, volviendo a la antigua Nº 9669 debidamente adecuada a la época actual;
- **Libre importación** de embarcaciones deportivas, cualquiera sea su tipo, tamaño o titular.
- Revisión y actualización de las reglamentaciones vigentes para:
 - . Brevet de timonel o patrón (carné de piloto);
 - . Sistema de inspecciones de casco, seguridad y máquinas;
 - . Revisión de la clasificación de embarcaciones en especial deporte y tráfico.
 - . Reglamentación de desagües de aguas servidas en embarcaciones comenzando por las deportivas.

LAS GRANDES OBRAS LAS SUEÑAN LOS LOCOS VISIONARIOS, LAS EJECUTAN LOS LUCHADORES NATOS, LAS APROVECHAN LOS FELICES CUERDOS Y LAS CRITICAN LOS INUTILES CRONICOS.



SELLOS DEL MAR

por el Capitán de Corbeta (CIME) Pedro Linares

El Capitán de Corbeta Linares, redacta desde su inclusión en nuestra Revista, la columna "Sellos del Mar".

Aficionado a la filatelia, en particular sobre el tema marítimo y naval, es poseedor de una importante colección de sellos nacionales y extranjeros.

Prestó servicios en diferentes unidades flotantes y terrestres de la Armada y en la actualidad se desempeña como Jefe de Máquinas de la fragata "General Artigas".

En el sello que presentamos en esta oportunidad está representada la Fragata "EOLO".

El grabado e impresión estuvo a cargo de Colombino Hnos. Ltda. y fue confeccionado sobre papel blanco grueso de mediana calidad sin filigrana; sus dimensiones son 35 x 24 mms. y su dentado es: 11.

Fue emitido el 31 de octubre de 1945 y ordenado por la Administración Postal del Uruguay y una firma privada. Se confeccionaron 100.000 unidades en hojas de 50, habiéndose vendido la totalidad de las mismas.

La autoría del dibujo de la estampilla corresponde a Angel MEDINA, quien efectuó el trazado en base a la obra pictórica del maestro Enrique CASTELLANOS, lamentablemente perdida en el reciente incendio de la Junta Departamental de Montevideo.

Fue seleccionado el presente sello para este número especial de nuestra Revista, pues la fragata "EOLO" protagonizó un importante hito en la historia de nuestra recién nacida Marina Mercante Nacional.

En 1830, al surgir al contexto de las naciones libres nuestro Estado, encarnando y personificando a la Nación Oriental, no era posible negociar oficialmente con España, pues este país todavía no había reconocido la independencia americana.

No obstante, en 1834 fondeó en la bahía de Montevideo un buque español permaneciendo en nuestro puerto con el pabellón oriental a tope junto a la bandera roja y gualda.

Lo autorizaba por un decreto dictado por el entonces gobierno del General Fructuoso RIVERA, a instancias de varios comerciantes de la época encabezados por el afamado José GESTAL. Fue justamente este personaje quien primero difundió la buena nueva en España, llegando a tal punto que los buques que se encontraban en Barcelona largaron al viento el Pabellón oriental por tres días, quedando abiertos los caminos para celebrar acuerdos con los gobiernos hispano-americanos.

Correspondió posteriormente al General Manuel ORIBE, a mediados de 1835, como Presidente de la República conceder a través de una ley a todos los buques españoles que llegaran a puertos orientales las mismas franquicias que España concedía a los nuestros.

Y fue entonces en 1837 cuando la Fragata "EOLO" que venía de Cádiz con un cargamento para José GESTAL, luego de permanecer algunos meses en el puerto de Montevideo, terminó siendo comprada por este comerciante. Enarbolando el pabellón oriental y habiendo sido



declarada por nuestro gobierno como "PAQUETE", se convertiría posteriormente en el primer buque que llevó correspondencia a Brasil y Europa. Finalmente, cuando arribó la Fragata "EOLO" a Cádiz, el gobierno español aprobó una Real Orden, permitiendo a nuestros buques acceder a los puertos de España, quedando definitivamente cerradas aquellas heridas que el destino nos había deparado con un incierto alejamiento de la Madre Patria.

Cupo entonces pues el honor a la "EOLO", de ser el buque que abrió el camino comercial entre el recién nacido Estado Oriental y la Vieja España.



COMENTARIOS INTERNACIONALES

por el Dr. Daniel Castagnin

El Dr. Daniel Castagnin es abogado y fue profesor de historia en la enseñanza media y superior.

Sus ensayos han merecido distinciones en distintos concursos, de las que destacamos la Mención de Honor que obtuviera en el Concurso Aniversario del Club Naval, por su trabajo "El Pacífico, base para una geopolítica del siglo XXI".

Ha publicado artículos y libros sobre temas de política, historia y estrategia, tanto en nuestro país como en el extranjero.

También ha dictado conferencias sobre estos mismos temas en el Estado Mayor General de la Armada, Universidad Católica, Club Naval y Sala Vaz Ferreira.

Fue miembro de la Comisión Directiva de la Liga Marítima Uruguaya y en la actualidad es integrante de la sub-comisión de Investigaciones Históricas de dicha Institución, y miembro de la Asociación Civil "Uruguay Natural".

Ha colaborado desde el comienzo con nuestra Revista, tanto con artículos sobre los temas de su conocimiento, como a través de la columna de Comentarios Internacionales.

ARGENTINA: ¿Integración o exclusión?

Recientemente se ha llamado a licitación pública (nacional e internacional) para la concesión de obra pública por peaje, para la operación, modernización, mantenimiento y redragado de la vía troncal entre el kmt. 584 del Paraná y las aguas profundas del Plata, vía canal Mitre.

Las compañías participantes son varios consorcios conformados por empresas argentinas y extranjeras, por los concesionarios de las terminales portuarias privadas del Paraná, o por firmas europeas, especialistas en obras costeras y portuarias.

Hace especialmente interesante este llamado, la condición expresa de que durante los 10 años de duración de la misma, y para reducir la tarifa final de peaje, el estado argentino aportará un subsidio de 270 millones de dólares, más la cesión de equipos e instalaciones dragadoras.

De acuerdo con los cálculos que se manejan, la incidencia tarifaria del peaje no superará los 1,20 dólares por tonelada, y la rebaja en los fletes supondrá un beneficio real del orden de los 3 o 4 dólares por tonelada.

MERCOSUR: Registro ¿Para qué?

Un subgrupo que trata los temas del transporte fluvial y marítimo del sector, recibió una propuesta concreta del delegado argentino.

La misma establece que si se creara un registro de buques, ese país admitiría el mismo, en

la medida que dicha inscripción no implique su obligatoriedad para actuar en la región. Además se pone como condición que el mismo tenga su sede en la Argentina.

La única concesión que podría ser otorgada por ese mismo país, parecería ser meramente una limitación hacia terceras banderas, aceptándose las mismas sólo en el rubro de cargas masivas a granel.

FRANCIA: ¿Renace la bandera nacional?

Una declaración ministerial ha establecido como metas a lograr un *“transporte marítimo fuerte, competitivo y seguro”*.

Concuerda con lo anterior la posición del Presidente del Comité Central de Armadores, quien sostuvo que *“debemos devolver a Francia la idea que la marina mercante es un eslabón fundamental en la cadena industrial del país”*.

Estos conceptos no son demasiado novedosos, como tampoco las soluciones reclamadas para alcanzar los fines propuestos: *“abatimiento de las cargas sociales y franquicias fiscales”*.

De cualquier forma, el pasado año, se ha logrado el retorno de cinco buques de propiedad de armadores de esa nacionalidad al pabellón *“tricolor”*.

ESPAÑA: ¿Portaeronaes 0.K.?

Al precio de 300 millones de dólares, parece haberse concretado la construcción de un buque de este tipo, gemelo del flamante *“Príncipe de Asturias”*, destinado a Tailandia.

Recordamos que los planos originales respondían a una creación inspirada por el Almirante. Zumwaldt en los EEUU, el *“Sea Control Ship”*, cuyo desarrollo fue descartado por el sucesor del discutido marino.

Adquirido por España, el proyecto cristalizó en el buque capital mencionado, cuyas performances han atraído la atención de las marinas de potencias medianas.

Conviene también recordar que la marina española se ha caracterizado por adopciones audaces, que le han permitido ostentar en sus flotas prototipos de clase con proyección global.

En este orden de ideas es inevitable nombrar a la fragata blindada *“Numancia”* (inmortalizada en una tela de Blanes junto al América), cuyo excelente desempeño en aguas del Pacífico abrió paso al largo dominio del acorazado, y al contratorpedero *“Destructor”* cuyas óptimas cualidades inspiraron al numerosísimo tipo internacional de los *“destroyer”*.

URUGUAY: Comisión especial.

Una nueva comisión parlamentaria comenzará a funcionar a nivel de la Cámara de Representantes, en forma permanente. La misma tendrá como objeto el estudio de los intereses marítimos, fluviales y antárticos.

Dicho organismo conformado por siete legisladores, efectuará el análisis permanente de todos los problemas y propuestas vinculados con el tema de la misma.

De acuerdo al tenor de las declaraciones de quienes propulsaron la idea: *“los temas marítimos fluviales y antárticos tienen suma importancia para el futuro, desde el punto de vista económico, geopolítico y desde el ámbito social”*.

RUSIA: ¿Renacimiento naval?

El eclipse naval soviético supuso una de las mayores complicaciones para el correcto encuadramiento estratégico global, dado que al desaparecer la Marina "Roja" como el principal perturbador, los parámetros quedaron totalmente alterados.

Pero ahora se acaba de publicitar un nuevo punto de comparación, al divulgarse la opinión de Alexei Arbátov, Director del Centro para Control de Armamentos y para la Estabilidad Estratégica de la República Rusa, en una conferencia en el "Naval War College" de los EEUU.

En la misma se dejó en claro que la novel República dependerá mucho más que su predecesora del comercio marítimo, por lo que tendrá que atender al Poder Naval en forma prioritaria. En consonancia con lo anterior, deberá otorgar a las fuerzas navales una proporción mayor de poder que la que concedía su antecesora (más volcada a las fuerzas terrestres como se sabe).

En definitiva, la armada rusa llegará a disponer de un 60% del armamento nuclear heredado de la ex-URSS, distribuido preferentemente entre unos 15 a 18 submarinos nucleares (su antecesora disponía de 59).

A juicio del expositor, este moderado rol a desempeñar por la marina que ahora iza la bandera con las aspas de San Andrés, deberá ser premiado con una menor vigilancia por parte de la Armada norteamericana.

PORTAAVIONES: ¿De ocasión?

La "débâcle" soviética tomó a la armada en el momento de su plenitud.

En efecto, un portaaviones clásico terminado, otro a medio concluir y un tercero en gradas, significaban la mayoría de edad absoluta para dicha fuerza, que empezaría recién ahora, la disputa por el Poder Naval, con grupos de tarea autosuficientes.

La liquidación de dicha expectativa, transforma a esos buques en lujos superfluos, porque la nueva armada sufre con mayor rigor las carencias geográficas y estratégicas de la marina zarista, y en los hechos, no tiene roles claros para esos problemáticos buques, así como para sus primos hermanos, los cruceros portaerones.

Esto hace que se hayan formulado ofertas muy interesantes para los mismos, por parte de otras potencias cuya geografía marítima las obliga a velar más que nunca por sus dilatados intereses.

China, India, Pakistán, Argentina y Brasil, han sido mencionados como posibles adquirentes de ese material, y otras informaciones mencionan a Chile como probable interesado en otros buques y equipos.



PENSAMIENTO NAVAL HISTORICOY CONTEMPORANEO

"Ayer el Senado volvió a ocuparse de la compra del "Dogali"..."

...El doctor Areco fundó su voto favorable y sostuvo que la adquisición del barco era un excelente negocio para la República, estimando en una suma considerablemente mayor a los 94.000 pesos, el verdadero valor del "Dogali". Aún no descartando, dentro de la relatividad de las cosas, la importancia del barco como unidad naval, lo estimó esencialmente como elemento para preparación de marinos e hizo, una demostración de cómo aligerando al "Dogali" de la artillería que le sobre para ser buque escuela, podría recorrer todas las costas de la República, que estudiarían a perfección los futuros marinos, y por último, en cuanto a su estado, citó la larguísima y reciente travesía que ha realizado, estando en condiciones de efectuar el regreso en el caso de no ser comprado por nuestro gobierno.

Fundamentando su voto, decía entre otros conceptos el Dr. Areco:...

"Ahora bien: se podrá decir, que dada nuestra situación geográfica, nosotros no podemos organizar una escuadra tomando como tipo de barco, el que tiene el "Dogali".

Yo no entiendo de eso de la misa la media; lo digo con toda franqueza.

Se me ocurre, por las razones de buen sentido á que me he referido antes, que dada nuestra escasez de población y nuestra falta de medios, no podemos dedicarnos a construcciones navales costosas, porque aparte su mantenimiento nos sería casi imposible; tal vez el plan de la defensa marítima de la República no consiste en la adquisición de grandes cruceros ni de acorazados del tipo del "Dreadnought", ni de los tres ó cuatro acorazados que acaba de mandar construir el gobierno del Brasil; que tal vez como me parece haberlo oído en alguna ocasión al señor Senador por Maldonado, que ha hecho un estudio especial de esta cuestión, nuestro problema naval se resolverá con artillar nuestras costas y la formación de una escuadrilla de torpederos, de submarinos y de buquecitos guardacostas.

Yo me doy cuenta, señor Presidente, que teniendo una buena escuadrilla de torpederos en los puertos adecuados de la República, no hay escuadra, por más poderosa que sea, que deje caer la sombra de la noche permaneciendo á la vista de las costas.

Eso es obvio, es elemental. Yo me doy cuenta también, de que para defender nuestro territorio, dada nuestra idiosincracia, nuestra posición en el continente, que no nos colocan en condiciones de ser agresores sino más bien en condiciones de poder defender en algún momento, que tal vez no llegue nunca para la felicidad de la Nación -la integridad del territorio, se defenderá mejor que con cruceros del tipo del "Dogali", con baterías de costas, con minas ó con otros medios que los técnicos y las personas versadas en la materia podrán determinar.

Pero se me ocurre, señor Presidente, que se le presenta al Estado la oportunidad de adquirir un barco, en el cual los alumnos de nuestra incipiente Escuela Naval podrán hacer el recorrido de todos los mares del mundo adquiriendo la práctica indispensable, necesaria a todo buen marino.

No porque se resuelva que nuestra escuadra de futuro ha de componerse de torpederos exclusivamente y de guarda-costas, no por eso los oficiales y la tripulación de esos barquitos han de limitar sus conocimientos al conocimiento de las caletas y de los peñascos que hay cerca de nuestras costas; es justo que adquieran los conocimientos que son indispensables á todos los que se dedican al noble arte de la marina".

Cuando llegó el turno al doctor Travieso, también fundó su voto. Declaró que el "Dogali", enteramente nuevo y regalado, sería caro para el país, que por su tipo jamás resultaría eficiente ni como barco escuela ni como elemento de combate y que de ninguna manera podría llegarse con él a remontar el Uruguay, como aseguraba el doctor Areco, con lo cual el conocimiento y el estudio de las costas, tan esencial para los marinos que se formen resultaría imposible.

Terminó insistiendo en que la formación de la marina de guerra a que puede aspirar nuestro país, debe sujetarse a un plan científico y profundamente meditado.

Una vez finalizadas las demás fundamentaciones de votos se procede a la votación que arrojó un resultado por la afirmativa, quedando sancionado el proyecto y se comunica al Poder Ejecutivo, habiendo terminado la sesión a las 20.45 horas del 8 de enero de 1908".

Debates en el Senado, con motivo de la compra del crucero italiano "Dogali", incorporado a nuestra Marina de Guerra con el nombre de "Montevideo". Extracto de notas del diario "El Día" del 9 y 22 de enero de 1908.

SALON DE PINTURA MARITIMA 1993

El Club Naval organiza el Salón de Pintura Marítima 1993, que estará integrado por una muestra de invitados especiales y aquellas obras seleccionadas en concurso a nivel nacional.

DE LOS INVITADOS ESPECIALES

Maestros de la Pintura y reconocidos plásticos nacionales y extranjeros, expondrán -fuera de concurso- obras artísticas relacionadas con la temática tradicional del Salón, junto a otras premiadas en concursos de "Pintura Marítima" de salones anteriores.

El Concurso para el Salón de Pintura se efectuará sobre las siguientes bases:

DE LOS PARTICIPANTES

- Podrán participar en el concurso excepto invitados especiales, todos los artistas nacionales y extranjeros residentes en el país.

DE LAS OBRAS

- Las obras deberán tener como tema lo marítimo o elementos relacionados con el mar, todo ello en su sentido más genérico.
- Serán aceptadas todas las técnicas pictóricas.
- No se aceptarán obras colectivas.
- No se aceptarán obras premiadas con anterioridad.
- Cada concurrente podrá presentar un máximo de dos obras.

DE LA PRESENTACION DE LAS OBRAS

- La presentación de las obras se hará en la Sede Centro del Club Naval entre el 30 de Agosto y el 3 de Setiembre de 1993 en el horario de 15 a 18 hs.
- Acompañará a las obras el curriculum del autor.
- Contra recibo de las obras, el Club Naval extenderá un documento que deberá presentarse para el posterior retiro de las mismas.
- Los gastos de envío correrán por cuenta de los concursantes.
- El Club Naval se compromete a dar a las obras el cuidado correspondiente a sus características materiales y su condición de obra de arte, aunque no se responsabiliza por las consecuencias sobrevinientes a eventuales accidentes.

DEL JURADO

- Actuará un jurado de admisión y calificación que seleccionará las obras que serán expuestas y discernirá los premios y menciones de honor.
- El fallo del jurado recibirá difusión pública antes del día 15 de Setiembre de 1993.
- El fallo del jurado será inapelable.

DE LOS PREMIOS

- Se otorgará un premio adquisición "Club Naval", consistente en US\$ 500
- Se otorgará un premio adquisición "Liga Marítima Uruguaya", consistente en US\$ 300.
- Se otorgará un premio adquisición "TSAKOS Industrias Navales S.A.", consistente en US\$250.
- Se extenderán menciones de honor a los participantes que el jurado determine en su oportunidad.

DE LA EXPOSICION

- Las obras de los invitados especiales y las seleccionadas en el concurso serán expuestas en la Sede Centro del Club Naval a partir del día 15 de Setiembre de 1993 a las 19.30 horas, ocasión en que se entregarán los premios adjudicados, hasta el día 19 de Setiembre de 1993.-

DEL RETIRO DE LAS OBRAS

- Las obras presentadas en el concurso podrán ser retiradas del Club Naval entre el 20 y 30 de Setiembre de 15 a 18 horas.
- Pasados los plazos de retiro de las obras, el Club Naval podrá disponer de las mismas.

NORMAS GENERALES

- Toda cuestión no comprendida en las presentes bases, será resuelta por el jurado.
- La presentación de obras que concursan en el Salón de Pintura Marítima 1993 supone por parte de los participantes el conocimiento y la aceptación de las presentes bases del concurso.

INFORMACION PARA NUESTROS COLABORADORES Y LECTORES

- * El acuse recibo de los artículos enviados no supone, por parte de esta publicación, compromiso alguno de publicarlos.
- * No se devolverán los originales hasta tanto hayan transcurrido dos meses de su publicación, excepto en casos especiales en que a solicitud del interesado podrán ser devueltos en cualquier momento.
- * Los originales deberán ser entregados mecanografiados a dos espacios en papel tamaño oficio (A4) y al final deberán tener la firma de su autor. La extensión del trabajo no podrá exceder las quince carillas incluyendo sus gráficos.
- * Los artículos deberán estar estructurados en forma tal que contengan un breve resumen introductorio y un resumen final con o sin conclusiones que reafirmen la idea desarrollada; deberán poseer además la bibliografía consultada toda vez que se inserten citas textuales o conceptos fundamentales, especificando autor, título y página de los mismos.
- * La Revista contará con un espacio dedicado a Cartas de los Lectores, en el cual se podrá, a través de una breve nota o carta, expresar las discrepancias o distintos puntos de vista respecto a los artículos publicados, si las mismas no justifican la redacción de una respuesta de mayor extensión bajo forma de artículo. Las cartas de los lectores no podrán exceder de dos carillas mecanografiadas y estarán de acuerdo, en lo que corresponda, con los puntos precedentes.

LA REVISTA NAVAL AGRADECE A LAS SIGUIENTES FIRMAS E INSTITUCIONES LA IMPORTANTE COLABORACIÓN PRESTADA A LO LARGO DE ESTOS CINCO AÑOS, LA CUAL HA HECHO POSIBLE SU PUBLICACIÓN.

MONTEMAR

COFA'S

LA CASA DEL UNIFORME

SERVICIO DE CONSTRUCCIONES, REPARACIONES Y ARMAMENTO DE LA ARMADA

MAXI PROVEEDOR MARITIMO

NORTEÑA

GRUPO DE BUCEO DE LA ARMADA

ADMINISTRACION NACIONAL DE LOS SERVICIOS DE ESTIBA

TSAKOS

PROVIMAR LTDA.

FERRETERIA SANTO

SERVICIO DE OCEANOGRAFIA, HIDROGRAFIA Y METEOROLOGIA DE LA ARMADA

MARAZUL S.R.L.

FERRETERIA GOES

J. L. CUERVO

FLOREERIA ARGENTINA

SERMAR S.R.L.

MIMEOGRAFICA PESCE S.R.L.

SERVICIO DE BUQUES AUXILIARES DE LA ARMADA

LAVADERO LA TORRE EIFEL

IOJAN REPUESTOS

CONFITERIA ESMERALDA

AMBROIS Y CIA.

MARINE SURVEYORS

ASOCIACION DE ARMADORES PESQUEROS

CAMARA DE INDUSTRIAS PESQUERAS DEL URUGUAY

JOSE MIGDAL Y CIA. LTDA.

LIGA MARITIMA URUGUAYA

AEROMARINE LTD.

M. ABUT

PEPSI COLA

LA CASA DEL BLINDAJE

ALTERNATOR

AMADEUS CALZADOS
CENTRO DE NAVEGACION TRANSATLANTICA
CORONADO
REMOLCADORES Y LANCHAS S.A. (REYLA S.A.)
LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING
MAXI MODA LTDA.
D. JUAN LTDA.
EL TRIGAL
PANADERIA EL MOLINO
COPEMAR S.R.L.
REZCALA NEFFA Y HNOS. S.A.
TAMMARO ILGER S.A.
ROMEO HITTA
TECHNO - DIVE
NAVIREX
GAMBERONI S.R.L.
TEXACO
INLASA
SERVICIO DE APOYO DE LA ARMADA
EL PAIS
TALLERES AUTOMAT S.R.L.
RAYCOM
M Y N SERVICIOS GRAFICOS S.R.L.
CHEZ SOBRAL
TALLERES TAMSAY S.A.
CHRISTOPHERSEN S.A.
SOCIEDAD DE PRACTICOS DE MONTEVIDEO
ARFIL S.A.
CONFITERIA EL PORTAL S.R.L.
JORGE FAJO GONZALEZ
TEMPER S.A.
GARINO HNOS. S.A.
ABAL HNOS.
PATROCINADORES DEL URUGUAY NATURAL
HIDROVIA ES INTEGRACION (CPTCP)
THE MONTE-VIDEO & RIVER PLATE CONTROL SOCIETY LTD.



U 9000



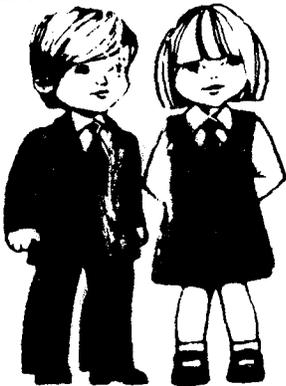
PELUNA



THE MONTE~VIDEO & RIVER PLATE CONTROL SOCIETY LTD.

- PERITAJES NAVALES
- INSPECCIONES DE CONTENEDORES
- CONTROL DE MERCADERIAS
- CERTIFICACIONES E INFORMES
- ASESORAMIENTO MARITIMO
TECNICO Y LEGAL

Bartolomé Mitre 1431 - Esc. 602
Telefax (598-2) 96 57 22
11000 Montevideo - Uruguay



LA CASA DEL

Casa Central: 8 de Octubre 2325 - Tel. 41 60 22
Suc. Carrasco. Galeria Roma loc. 022 - Tel. 50 74 22

UNIFORME



MONTEMAR S.A.

Rincón 541
P.O. Box 1374
Montevideo - Uruguay

Tel. (05982) 960346
Fax. (05982) 962239
Telex 26676 - 26388 montmar uy

ARMADA NACIONAL

GRUPO DE BUCEO



TRABAJOS DE: BUCEO - SALVAMENTOS MARITIMOS - VOLADURA, DEMOLICION Y CORTE CON EXPLOSIVOS EN SUPERFICIE Y SUBAQUA - FILMACION, GRABACION, MONITOREO Y FOTOGRAFIA - LIMPIEZA DE CASCOS - BUSQUEDA Y RECUPERACION SUBAQUA - CORTE Y SOLDADURA - TOMA DE MEDIDAS DE LUCES DE SISTEMAS PROPULSORES

Teléfono: 95 65 01 - 95 55 00 (Interno 290) Telex ARMADA UY 22557 - Fax: 598-2-960214

ADHESION

ANONIMA

HIDROVIA

ES INTEGRACION

*Revista bimestral de la Comisión
Permanente de Transporte de la Cuenca del
Plata (CPTCP), organismo internacional no
gubernamental que agrupa a los armadores
y operadores fluviales de Argentina, Bolivia,
Brasil, Paraguay y Uruguay.
"Hidrovía es Integración" tiene un
tiraje de más de mil ejemplares y es
distribuida en los países de la región.*



La Suscripción anual es de U\$S 20, y puede solicitarse a través
del FAX (598-2) 42 31 92

Sede de la CPTCP, Av. 18 de Julio 1978 oficina 803
Por publicidad en la revista dirigirse al mismo FAX.

COOPERATIVA DE LAS FUERZAS ARMADAS

CASA CENTRAL

Eduardo V. Haedo 2258
Tel. 49 64 21 *



Horarios: **VENTAS**

Lunes a Sábados de 8:00 a 20:00 hs.

Domingos de 8:00 a 13:00

ADMINISTRACION

Lunes a Viernes de 12:00 a 20:00 hs.

Sábados de 9:00 a 13:00 hs.

SUCURSALES

MINI MERCADO COFA'S

Instrucciones y Edison

Horarios:

Lunes a Sábados de 8:00 a 20:00 hs.

EXPO AERODROMO MILITAR "CAP. BOISO LANZA"

Cdo. Gral. F.A.U.

Horarios:

Lunes a Viernes de 9:00 a 16:00 hs.

AGENCIA DURAZNO

Wáshington 422

Horarios:

Lunes a Viernes de 8:30 a 12:30 hs.

15:00 a 19:00 hs.

Sábados de 8:30 a 12:30 hs.

EXPO SANIDAD

H.C.F.F.AA.

Horarios:

Lunes a Viernes de 8:00 a 16:00 hs.

Sábados de 9:00 a 13:00 hs.

CAFETERIA H.C.F.F.AA.

H.C.F.F.AA.

Horarios:

Lunes a Viernes de 7:30 a 24 hs.

Sábados y Domingos de 7:30 a 22:00 hs.

A. D. I

Gpo. A. 4

Suministro de mercadería en consignación para su venta al personal.

ANEXO AGENCIA DURAZNO
(B. A. II)

ESTAMOS PARA SERVIRLE

BENEFICIESE COMPRANDO EN SU COOPERATIVA

EL Grupo Tsakos en Uruguay

**en sus reparaciones navales
nuestra atención no tiene límites**

Nuestro propio
Dique Flotante
- Varaderos, muelles
y grúas para reparaciones.
Barcazas de trabajo
y lanchas de transporte.
Más de 150.000 mts² de talleres,
la mitad a cubierto: mecánica,
calderería-tubería,
electricidad, carpintería, etc..
Depósito fiscal
(sin cobro ninguno
para nuestros clientes).

Servicio oficial de:

- NEW SULZER DIESEL
- MAN B & W DIESEL A/S
- B & W ALPHA DIESEL

Distribuidores de:

- Lubricantes ELF
- Electrodo y máquinas de soldar ESAB

Reparación de reguladores y
turboalimentadores/repuestos (TM)
(Turbo Motor/TSAKOS)
Trabajos e inspecciones submarinas
(Tecno Dive/TSAKOS)

DIA Y NOCHE AL SERVICIO DE SU NAVE

MONTEVIDEO **TSAKOS** URUGUAY

INDUSTRIAS NAVALES S.A.

Av. Gral. Rondeau 2023 - Phone: 00598 (2) 94.83.36 / 38 - 94.71.21 / 22
Fax: 00598 (2) 94.70.95 - Telex: 22251 STAR UY - Montevideo - Uruguay

CARACTERISTICAS

AREA 110.000 metros cuadrados
AREA TECHADA 3.000 metros cuadrados
CAPACIDAD DE IZADO 2.000 toneladas
ESLORA MAXIMA 80/100 metros
CALADO DE ENTRADA 4.5 metros

REPARACIONES NAVALES

Facilidades y Servicios:

ARENADO Y PINTURA
MECANICA NAVAL
LIMPIEZA Y DESGASIFICADO
DE TANQUES
CALDERERIA NAVAL
REMOTORIZACION DE BUQUES
CARPINTERIA NAVAL

CONSTRUCCIONES E INGENIERIA

DISEÑO Y CALCULO DE BUQUES MEDIANTE COMPUTADOR
PLANOS Y CALCULOS DE ESTABILIDAD
TRANSFORMACION Y MODIFICACION DE BUQUES DE
DIFERENTES TIPOS
CONSTRUCCION DE BARCAZAS Y REMOLCADORES
CONSTRUCCION DE PESQUEROS



Miembro del Grupo Naviero Tsakos

GRECIA 3152
CASILLA POSTAL 532
MONTEVIDEO-URUGUAY

TELEFONOS:
31 10 61 - 31 13 24
TELEX 22251 STAR UY
FAX (005982) 31 13 24

FUNDACION
TSAKOS

SE DICTAN CLASES DE PRIMER A QUINTO
NIVEL GRUPO MODERNO

DIRECCION:
TREINTA Y TRES 1541
Esquina Piedras - Montevideo
Tel. 95 66 80 - 95 67 74/95
Fax: 95 11 02