

# REVISTA NAVAL

ELECCIONES 2024

# URUGUAY DECIDE

Promoviendo y Protegiendo  
nuestra Pradera Azul

SETIEMBRE



2024

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

Intereses Marítimos  
Entrevista a los  
Presidenciables

## REVISTA NAVAL

### PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXXVI N° 104

ISSN 0797 - 1222

SETIEMBRE 2024

#### DIRECTOR

CN (R) Aldo FRANCESCO LI

#### COMISIÓN EDITORIAL

CN (R) Italo M. SORRENTI

CN (R) Javier BESIO

CN (R) Enrique ALBORNOZ

CN (CG) Diego GROLERO

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

CN (R) Jose P. VIERA

CF (CG) MARCELO OLIVERA

CF (CIME) Fernando SARET

#### COLABORÓ EN ESTA EDICIÓN

CN (CG) (R) Gustavo FLORES

#### SECRETARIA DE REDACCIÓN

Sra. Laura CASTRO

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

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

**Nuestra portada:** La instancia electoral como es tradición en nuestra Revista es propicia para impulsar, a través de las opiniones de los candidatos a la Presidencia de la Republica, el tema de los Intereses Marítimos de la Nación y la defensa de nuestra "Pradera Azul" más extensa aun que el propio territorio terrestre.

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

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

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

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

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

# REVISTA NAVAL

SETIEMBRE



2024

Montevideo - Uruguay

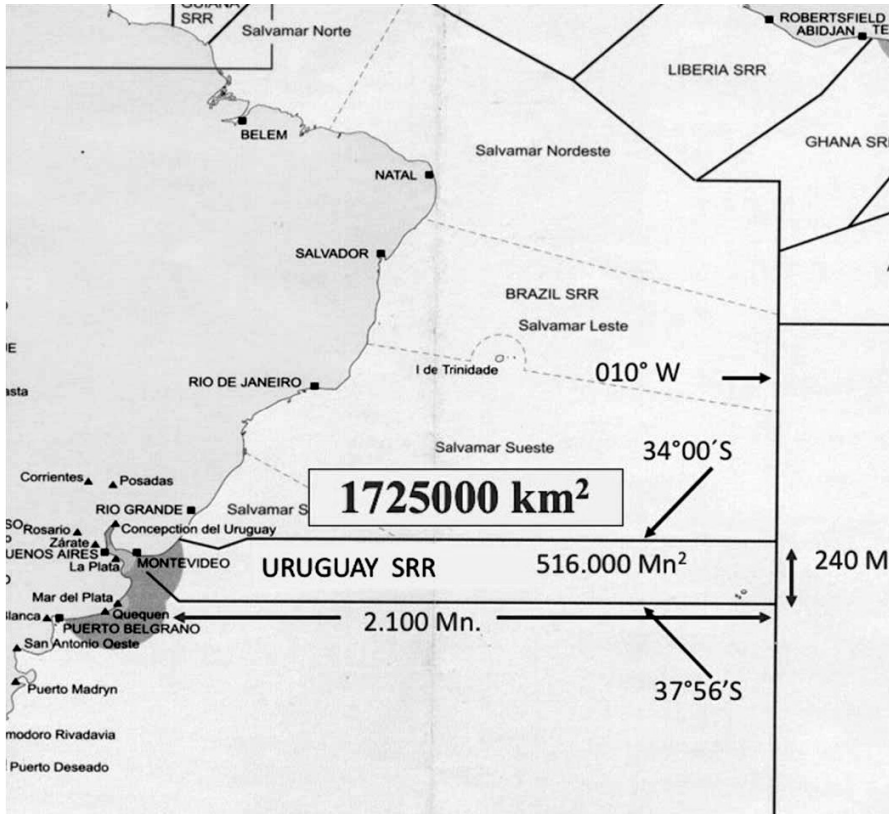
# ÁREAS DE JURISDICCIÓN Y RESPONSABILIDAD DE LA ARMADA.

## JURISDICCIÓN (Áreas establecidas en la CONVEMAR)



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

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



# ÍNDICE

A nuestros lectores .....	7
ELECCIONES 2024. PREGUNTAS A LOS PRESIDENCIABLES	
<i>Sen. Gral. Guido Manini Ríos. Partido Cabildo Abierto.....</i>	11
<i>Dr. Andrés Ojeda. Partido Colorado.....</i>	21
<i>Prof. Yamandú Orsi. Frente Amplio.....</i>	31
<i>Dr. Pablo Mieres. Partido Independiente.....</i>	39
<i>Dr. Álvaro Delgado. Partido Nacional.....</i>	45
<i>Conflicto Israel – Hamas (Segunda parte)</i>	
Capitán de Navío (CG) (R) Magíster Ricardo Jorge BARBOZA ZAS.....	53
<i>La relación de la sociedad civil y su estamento militar en Uruguay</i>	
Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS.....	63
<i>Vidas ganadas, vidas perdidas</i>	
Contralmirante (R) Hugo VIGLIETTI.....	79

## A NUESTROS LECTORES

Un lustro ha transcurrido ya desde nuestra última edición de características similares a la presente edición preelectoral, que nos ha caracterizado desde nuestra aparición hace 37 años.

El Uruguay, luego de superar los impactos de la pandemia y de una imponente sequía, ha “retomado la marcha” y está viviendo nuevamente un proceso electoral al cual aspiramos aportar. Con ese propósito ofrecemos a nuestros lectores la visión de los candidatos presidenciales respecto a un área que consideramos fundamental para el desarrollo de nuestra Nación, como son los Intereses Marítimos en su concepción más amplia.

En esta ocasión hemos considerado para plantear nuestro cuestionario, a los candidatos cuyos Partidos Políticos hayan tenido representación parlamentaria o aquellos candidatos que, sin pertenecer actualmente a ellos, hayan integrado el Poder Legislativo durante este período de gobierno. Lamentablemente, algunos de ellos se han excusado de responder, limitando la visión en tan importante temática para el desarrollo económico y social de nuestro País.

A través de las diversas preguntas exploramos sus opiniones sobre la legislación portuaria, la competencia de intereses con Argentina, la situación de la pesca, la educación marítima, la seguridad de la navegación y el desarrollo de la marina mercante y el cabotaje. Abordamos además temas más generales como la integración de las Delegaciones en Comisiones Binacionales, un renovado análisis acerca del puerto de

aguas profundas, la política nacional antártica y la protección del medioambiente marino.

Finalizamos el cuestionario solicitando una opinión acerca de la actualidad y futuro de la Armada Nacional, Institución estrechamente vinculada con la protección e impulso de los Intereses Marítimos Nacionales.

Consideramos que una ciudadanía debidamente educada e informada es el pilar fundamental de una sociedad con positiva proyección hacia el futuro. Orientados por esa idea es que brindamos la visión de los candidatos, esperando de tal modo aportar a la formación de opinión y a la consiguiente toma de decisión de nuestros lectores al momento de ejercer su derecho al voto.

Asimismo, completan esta edición interesantes artículos de contenido más próximo a nuestra temática habitual

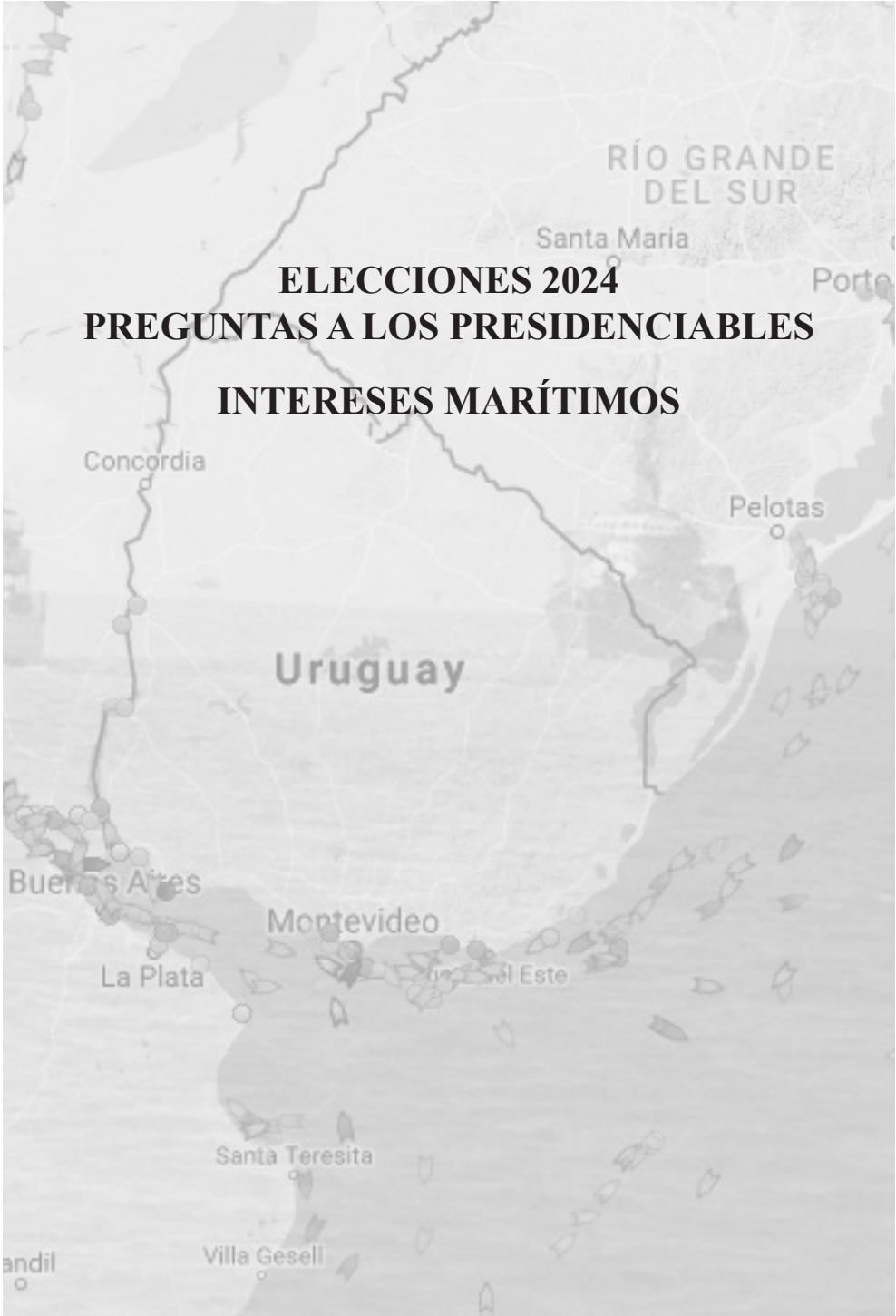
Para la próxima edición, el Uruguay ya habrá elegido un nuevo gobierno, que se estará preparando para asumir funciones. Esperamos que nuestro trabajo pueda colaborar a la definición de una clara y coherente “hoja de ruta” para el desarrollo del Uruguay Marítimo, nuestra “Pradera Azul”

*La Redacción*

NOTA: La Redacción agradece especialmente la colaboración del Sr. CN (R) Gustavo Flores en la edición y gestión administrativa del cuestionario planteado en el presente número de la Revista Naval





A grayscale map of Uruguay is shown in the background. The map includes labels for several cities: Concordia, Santa Maria, Pelotas, Buenos Aires, La Plata, Montevideo, San Carlos del Este, Santa Teresita, Villa Gesell, and Sandil. The text 'Uruguay' is centered on the map. The title 'ELECCIONES 2024' is at the top, followed by 'PREGUNTAS A LOS PRESIDENCIABLES' and 'INTERESES MARÍTIMOS' in a bold, serif font.

**ELECCIONES 2024**  
**PREGUNTAS A LOS PRESIDENCIABLES**  
**INTERESES MARÍTIMOS**

RÍO GRANDE  
DEL SUR

Santa Maria

Porto

Concordia

Pelotas

Uruguay

Buenos Aires

Montevideo

La Plata

San Carlos del Este

Santa Teresita

Villa Gesell

Sandil



# **Cuestionario a candidatos a la Presidencia de la República Período de gobierno 2025 - 2030 Sen. Gral. Guido Manini Ríos Partido Cabildo Abierto**

Agradezco la oportunidad que me brinda la Revista Naval de poder comunicarme con sus lectores en temas tan trascendentes para el desarrollo del país. Ha sido muy satisfactorio encontrar que el capítulo Portuario, Marítimo y Fluvial, como el capítulo referido a la Pesca o el de Defensa Nacional de nuestro Programa de Gobierno 2025-2030 dan respuesta a todas las consultas que nos han hecho llegar, evidencia de que contamos con un equipo técnico con experiencia en cargos de gobierno, que conoce los desafíos de la actividad naval, marítima y fluvial y propone acertados cursos de acción que seguiremos de ser gobierno y que promoveremos de no serlo.

## **PRIMERA PARTE**

### **Relativo a los Intereses Marítimos**

**1.- ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la Ley N° 16246 de 8 de abril de 1992, de Puertos, desde su entrada en vigor a la fecha? ¿Estima que debería ajustarse el texto a una nueva realidad, en que forma?**

Entendemos que hay un antes y un después de la Ley N°16246 del 92, especialmente en nuestro principal puerto, esta ley es la causa del puerto que tenemos hoy, un puerto con terminales especializadas, con inversión privada y servicios mucho más eficientes, un puerto que crece y gana en competitividad en la región. Sin dudas que

el marco legal debe ser periódicamente revisado y mejorado, estas mejoras deben de provenir de un estudio pormenorizado llevado adelante por el MTOP con participación de la ANP y de todos los actores del quehacer portuario y por supuesto con los técnicos y legisladores que participaron de la elaboración de la ley.

Un aspecto importante que se deberá analizar de qué forma mejorarlo, es el relacionado al Sistema Nacional de Puertos Comerciales del Uruguay, teniendo en cuenta la complementariedad necesaria entre puertos, la competitividad, la mejora de los servicios y de la infraestructura, en procura de seguir captando inversiones e insistiendo con la política de atraer cargas de terceros países.

**2.- La competencia de Intereses Marítimos con la Republica Argentina es histórica en diversos aspectos. ¿Qué enfoque general considera adecuado para alcanzar acuerdos que propicien un desarrollo fluido de dicho sector de la economía de ambas partes?**

La negociación de los límites marítimos y fluviales, la lucha de puertos y la lucha de canales de navegación, la navegación de cabotaje, el servicio de Prácticos y hasta los negocios que lleva adelante cada terminal portuaria, entre otros temas, han sido la causa de profundas diferencias y disputas entre uruguayos y argentinos, en un marco de competencia desmedido.

Las trabas que nos hemos impuesto unos a otros no hacen más que estancar la región y perder preponderancia con respecto a otros países de la región. La historia nos muestra cuáles han sido los caminos que nos han permitido ir resolviendo estas diferencias, el ejemplo más esclarecedor es el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo de 1973, que permitió superar más de un siglo y medio de vida de ambos países con disputas limítrofes, con teorías de costa seca y hasta demostraciones de poder naval en nuestras costas. Ha sido el diálogo, el trabajo de los técnicos y la búsqueda del momento políticamente favorable para concretar los acuerdos, los que nos permitió avanzar en conjunto.

Otro claro ejemplo es el logro que en el marco de la Comisión Administradora del Río de la Plata se obtuvo este mismo año, al recibir desde Argentina un dictamen de no objeciones a la obra de extensión del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo hasta la Isobata de los 14m, con la correspondiente profundización, ensanche y zona de cruce. Este proyecto trabado por 20 años, también se logró destrabar por el trabajo de los técnicos, la coordinación interministerial y la espera del momento políticamente correcto, sin un excelente trabajo técnico, no hay coincidencia política que permita aprobar un proyecto de estas características.

Es de resaltar que en todos estos logros siempre se repiten actores de dos Instituciones de gran importancia y profesionalismo, los diplomáticos y los Marineros Militares en actividad y retiro, por ello Cabildo Abierto en su Programa de Gobierno 2025 – 2030 propone que las Comisiones Binacionales tengan a un Oficial Superior de la Armada Nacional en actividad como Delegado y por ello al comenzar el actual gobierno adoptamos el criterio de nombrar técnicos en todos los cargos de gobierno, en las comisiones binacionales por decisión del Gobierno los

Delegados debían ser políticos y nosotros nombramos tres Capitanes de Navío.

### **3.- ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante y tan depreciado en la actualidad como la pesca?**

La pesca vive momentos muy difíciles luego de décadas de decadencia, si bien tenemos lo más importante, que son las especies de valor comercial en nuestras aguas y también contamos con una muy beneficiosa Zona Común de Pesca con Argentina y accedemos a investigación pesquera a través de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, Tenemos una serie de necesidades y problemas a resolver, como contar con un buque de investigación pesquera, contar con un Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura, cuyo objetivo sea el desarrollo y promoción de la actividad, roles que no cumple la DINARA, mejorar el marco normativo buscando sea una actividad rentable y atractiva para el sector privado, mejorar las relaciones laborales y contar con agrupaciones y cámaras responsables y enfocadas en el progreso y sustentabilidad del sector, la renovación de la flota pesquera y seguir mejorando la infraestructura portuaria. El Estado debe facilitar el desarrollo de la actividad, sin olvidar que años anteriores se brindaron facilidades millonarias que no tuvieron los resultados esperados, por lo cual no basta con brindar facilidades si no se realiza un seguimiento y exige una contrapartida clara.

### **4.- ¿De qué manera entiende que debería nuestro sistema de enseñanza incluir los aspectos del Espacio Marítimo, tan importante en la economía del país, para generar Conciencia Marítima en las futuras generaciones?**

El sistema educativo nacional apenas sobrevuela esta temática tan importante del quehacer económico y social en el Uruguay, en los cursos de Geografía del Uruguay de la Educación Primaria y de la Educación Secundaria no hay un mapa del Uruguay que contenga ni siquiera el Mar Territorial en el Océano Atlántico ni la Zona de Jurisdicción Exclusiva del Río de la Plata, menos la Zona Económica Exclusiva o nuestra jurisdicción hasta la Plataforma Continental a 350 Millas Náuticas de la costa. Tampoco se estudian los límites en los espacios Marítimos ni las responsabilidades del Estado en temas como la Búsqueda y Rescate en el Mar o el Control del Tráfico Marítimo, tampoco se enseña cómo el Estado tiene presencia y ejerce su jurisdicción y tampoco los recursos económicos que podemos obtener de esa parte del país más grande que la superficie terrestre que ocupamos.

Cabildo Abierto propone incluir en los planes de estudio de educación primaria y secundaria los conocimientos relacionados con el medio marítimo, abarcando aspectos geográficos, legales, jurídicos, comerciales, económicos, educativos, biológicos, geológicos, turísticos, energéticos e históricos. Aumentar la oferta educativa en carreras terciarias, universitarias y técnicas vinculadas a la actividad marítima y náutica.

También entendemos se debe potenciar la formación de Marineros Mercantes apoyando a la Escuela Naval, único instituto de educación superior no universitaria que sostiene con presupuesto de Defensa, las carreras de Oficial Piloto Mercante y de Oficial Ingeniero Mercante. Proponemos Asignarle a la Escuela Naval presupuesto proveniente del sistema educativo, para financiar las mencionadas carreras, permitiéndole mantener y mejorar sus ayudas educativas como ser los Simuladores de Navegación, Máquinas y Comunicaciones y contratar docentes. Esta asignación presupuestal impactaría

también en forma positiva en las carreras de Oficiales para la Armada Nacional.

Como complemento a fomentar la conciencia marítima nacional queremos facilitar el acceso al deporte náutico a los uruguayos en todos los departamentos con obras de bajo costo, pero alto impacto.

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

Operativamente y desde el punto de vista de la seguridad en la navegación, las rutas de navegación, que llegan al Río de la Plata y Río Uruguay, se ven beneficiadas por los Corredores de Navegación Seguros levantados y cartografiados adecuadamente bajo normas internacionales por parte de la Armada Nacional, lo que ocurrió a partir del accidente del Buque Tanque San Jorge a la entrada del Río de la Plata. La reciente incorporación de un buque hidro oceanográfico ayudará a finalizar este corredor seguro en el tramo Cabo Polonio - Chuy, al recobrar la capacidad de investigación en el área, perdida con la desactivación del Oyarvide. Se deberán planificar también, levantamientos regulares para mantenimiento y actualización y en nuestro Plan de Gobierno incluimos la necesidad de recursos para que la Armada pueda producir la cartografía electrónica bajo el estándar S100 a tiempo para cumplir con los plazos de implementación fijados internacionalmente. De esta forma se garantizará una navegación segura desde y hacia las terminales marítimas del

área. La Armada Nacional seguramente considerará la atención prioritaria de estas tareas en sus presupuestos, a los cuales Cabildo Abierto apoyará.

Desde el punto de vista de seguridad física de las embarcaciones y personas que transitan en la zona, incluyendo la piratería, el narcotráfico, alijos clandestinos, etcétera, etcétera, la forma primaria de control es la que realiza la Armada Nacional mediante los reportes radiales a los Controles de Tráfico Marítimo, también se realizan por AIS y por medio del Patrullaje naval y aeronaval, estando en proceso de compra dos Buques de Patrulla Oceánica estas capacidades se verán mejoradas sustancialmente. Para mejorar la eficacia de los controles entendemos que se deben incrementar paulatinamente las capacidades materiales, se deberá dotar a la Armada Nacional de un sistema MDA (Maritime Domain Awareness) con sus radares, AIS y VTS. Para todo eso, Cabildo apoyará en la aprobación de los presupuestos correspondientes.

Dejando los aspectos operativos y pasando a la proyección estratégica y las relaciones exteriores para mantener al país dentro de las principales rutas marítimas de la región, entendemos como vital primeramente, crear en la órbita de la Presidencia de la República un organismo de coordinación de intereses marítimos del Estado, quien se integrará con los asesores designados por las autoridades de Ministerios, Entes Autónomos, Servicios Descentralizados, Delegaciones de Comisiones Binacionales y Empresas Públicas que estén relacionados con el ámbito marítimo, fluvial y lacustre de la República. Será una de sus principales tareas la de coordinar actividades y asesorar al Presidente de la República y al Poder Ejecutivo en lo que es una Política de Estado, “Los Intereses Marítimos Nacionales”. En la actualidad las responsabilidades están diseminadas en muchos órganos de gobier-

no que actúan descoordinadamente sin una visión de futuro en común.

Luego proponemos mejorar la integración de las Comisiones Binacionales que trabajan en la órbita del Ministerio de Relaciones Exteriores y negocian con la República Argentina el futuro de las vías navegables en el Río de la Plata y Río Uruguay, así como la investigación pesquera en el Frente Marítimo.

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

Como con el tema pesca, la situación es crítica, si bien en los últimos años se implementaron una serie de proyectos que a priori se evaluaban como rentables, pero al poco tiempo de su puesta en funcionamiento fracasaron. Si bien el transporte fluvial es más económico que el carretero y contamina menos, tiene como desventaja la poca distancia entre puertos, una competencia difícil con el transporte carretero, los tiempos que implica el transporte fluvial, además de las demoras burocráticas, una legislación que hace poco redituable matricular un buque en Uruguay y hasta un balizamiento por parte de argentina deficiente en el Río Uruguay.

La recuperación de este sector será una tarea lenta y trabajosa, proponemos en nuestro Plan de Gobierno la mejora de los canales de navegación, condición esencial para colaborar con la rentabilidad de los emprendimientos, habrá que trabajar además en apoyar puntualmente a los proyectos privados que surjan, el órgano de coordinación de Intereses Marítimos que proponemos crear será un facilitador de la coordinación necesaria para su desarrollo exitoso.

**7.- De estimar oportuna la creación de un organismo que unifique, coordine y supervise políticas, objetivos y acciones estratégicas relacionadas con lo marítimo, fluvial y portuario ¿en qué nivel dentro del organigrama institucional de la República lo ubicaría?**

No somos partidarios de seguir creando Ministerios y haciendo al Estado cada vez más pesado para el bolsillo del ciudadano, pero es nuestra principal propuesta en el Plan de Gobierno crear en la órbita de la Presidencia de la República un organismo de coordinación de intereses marítimos del Estado, quien se integrará con los asesores designados por las autoridades de Ministerios, Entes Autónomos, Servicios Descentralizados, Delegaciones de Comisiones Binacionales y Empresas Públicas que estén relacionados con el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, sería un sistema similar a la Secretaría de Inteligencia Estratégica del Estado.

**8.- ¿De qué manera debería asegurarse el equilibrio entre el componente técnico y el político, en las Delegaciones del País ante las diversas Comisiones Binacionales establecidas por los Tratados en vigor?**

Cabildo Abierto, no desconoce la importancia del componente político en las Comisiones Binacionales, pero contemplando la participación interdisciplinaria de técnicos, explicaba antes que Diplomáticos y Marineros Militares trabajando en conjunto han sido los responsables de los principales logros de política exterior en el ámbito marítimo, para dar un ejemplo diferente a los ya nombrados, cito la extensión de los derechos económicos del país hasta las 350 millas náuticas.

En nuestro Plan de Gobierno proponemos Integrar las Comisiones Binacionales con propósitos relacionados a temas marítimos, lacustres y fluviales, funcionando en la órbita de la Cancillería, con personas de perfil técnico idóneos para sus funciones, como, por ejemplo, en: navegación, gestión del tráfico marítimo, hidrografía, balizamiento, dragado, oceanografía, estudios con simuladores, medioambiente y relaciones Internacionales, que podrán ser propuestos por el sistema político en forma coordinada. Promover que la Armada Nacional como desde la creación de estas comisiones, designe un oficial en actividad con alto grado de capacitación en la materia, para ocupar un puesto de delegado en las distintas comisiones binacionales.

**9.- ¿Qué opinión le merece la reactivación del proyecto de un puerto de aguas profundas?**

Entendemos que en el futuro se llegará a necesitar una profundidad en los Puertos y Canales de Navegación que harán inviables económicamente los dragados de apertura y mantenimiento, por la presencia de suelos duros y por las obras para profundizar todos los cimientos de muelles y escolleras, en ese punto un lugar con importantes profundidades naturales muy próximas a la costa, parece ser la solución lógica, aunque la falta de bahías naturales que den protección a los buques requerirán del desarrollo de una costosa infraestructura.

En nuestro Plan de Gobierno proponemos continuar con las evaluaciones, estudios de factibilidad e inversiones privadas a efectos de contar con un puerto de aguas profundas en el Océano Atlántico.

**10.- En relación a lo establecido en el Decreto N° 388/019 de 9 de diciembre de 2019, Regulación de la Política Nacional**

**Antártica, ¿Comparte los principales objetivos de la Política Nacional Antártica? ¿Qué opinión le merecen? De no estar de acuerdo ¿Cuáles y por qué motivos los sustituiría, cambiaría o enmendaría?**

El Decreto 388/019 ha sido un paso adelante para consolidar la Institucionalidad Nacional en la temática antártica, que se suma al Decreto 60/018. Los objetivos del Decreto 388/019 están perfectamente alineados con el tratado antártico, convierten estos objetivos en políticas de Estado y nos proyectan al 2048, año que, según el Protocolo de Madrid, las partes podrían acordar rediscutir o abrir a discusión, para complementar, mejorar o modificar, algunos de los aspectos fundamentales que regulan la gestión y la protección del medio ambiente en la Antártida.

Hoy además del Instituto Antártico Uruguayo, el Ministerio de Relaciones Exteriores, cuenta con la Dirección de Asuntos Antárticos y del Atlántico Sur, coordinando la participación de Uruguay en las reuniones internacionales de los foros diplomáticos antárticos y fundamentalmente con el Gabinete Interministerial en Asuntos Antárticos, órgano de coordinación y fijación de los lineamientos político estratégicos de la política antártica, conformado por los ministerios de Defensa Nacional; de Ambiente; de Industria, Energía y Minería, y de Relaciones Exteriores. Este gabinete fue el que discutió el proyecto que después se adoptó bajo la forma del decreto 388/19 y la hoja de ruta 2020-2045 con una serie de lineamientos y objetivos a mediano y largo plazo.

El Parlamento tiene la Comisión Especial del Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida, que realiza el seguimiento político y puede ser el nexo para seguir avanzando en la normativa que de futuro podría ser regulada por Ley en lugar de por Decretos.

Siendo estos lineamientos Estratégicos Políticas de Estado basadas en una temática absolutamente técnica, entendemos que deberán ser los técnicos los que propongan las mejoras a los objetivos de la Política Nacional Antártica, en cuanto a la composición del Gabinete parece necesario incorporar formalmente mediante un representante a la academia y la ciencia.

En Nuestro Plan de Gobierno en la Sección “Instituto Antártico” del Capítulo “Defensa Nacional” proponemos acciones y establecemos con claridad nuestro apoyo a la Hoja de Ruta 2045 Programa Nacional Antártico.

**11.- ¿Cómo resultaría para el país otorgar facilidades portuarias y de servicios a buques de terceras banderas que operan en la región, para satisfacer sus requerimientos logísticos? ¿Qué inconvenientes o beneficios relevantes percibe de mantenerse una política al respecto?**

Para navegar en un proceso de mejora de nuestra economía y de generación de empleos, es lógico pensar en un sistema de puertos y terminales portuarias públicas y privadas que capten cargas de la región y otorguen facilidades portuarias y servicios a buques de terceras banderas. Los beneficios en puestos de trabajo y generación de riqueza tienen un potencial importante, en cuanto a los inconvenientes, son también oportunidades de mejora, un gran tráfico de cargas requerirá de mejorar los servicios logísticos a costos que permitan mejorar la competitividad de los puertos, también la exposición a mayor posibilidad de tráfico de sustancias prohibidas, trata de personas, recepción de pesca ilegal, accidentes marítimos, etc. todo lo que requiere de más recursos para los Ministerios involucrados en el control portuario, siendo fundamental el rol de la Armada Nacional, por sus servicios como

por ejemplo los que brinda Servicio De Oceanografía Hidrografía Y Meteorología de la Armada (SOHMA), Servicio de Balizamiento de la Armada (SERBA), Oficina de Pilotaje (OFIPI), las Prefecturas de los Puertos, Dirección Registral y de Marina Mercante (DIRME), etc.

En nuestro Plan de Gobierno proponemos Promover un trabajo interdisciplinario con la intervención de los Ministerios y autoridades competentes, a efectos de determinar los requisitos de los organismos en infraestructura, recursos humanos y económicos, para cumplir eficientemente sus cometidos en las hidrovías y en las terminales portuarias que se encuentran en proceso de evaluación y/o construcción.

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

Desde el Poder Legislativo mantener actualizada la legislación, en absoluto respeto a las Convenciones Internacionales y desde el Poder Ejecutivo hacer cumplir la Ley con recursos humanos capacitados y recursos materiales adecuados, en estas tareas la Armada Nacional y sus unidades especializadas como ser Departamento de Legislación y Acuerdos Internacionales (DELEA) y Dirección de Protección de Medio Ambiente (DIRMA) así como el Ministerio de Ambiente serán fundamentales, la protección ambiental será otra función que entendemos requiere del Organismo de Coordinación que proponemos crear. Sabemos que toda actividad humana impacta negativamente en el ambiente y por supuesto que el transporte marítimo también incide, por ello proponemos que el Plan Maestro Portuario contemple transformar los puertos en Green Ports, además de Impulsar los trabajos del Grupo Nacional de Monitoreo,

para la protección de la calidad del agua, sedimentos y biota del Río de la Plata y su Frente Marítimo, en complemento a los monitoreos ambientales que realicen las Comisiones Binacionales.

### **13.- ¿De qué manera considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones tanto en el sector público como privado?**

Cabildo Abierto proponme promover la Industria Naval creando Polos de Desarrollo a fin de incentivar a que empresas privadas inviertan en infraestructura industrial y logística de apoyo al transporte marítimo (varaderos, diques, talleres, depósitos fiscales, almacenes, etc.), en el marco de los beneficios fiscales otorgados por la ley 16906 de 7 de enero de 1998 “Ley de Inversiones. Promoción Industrial” y el Decreto Ley 15657 de 25 de octubre de 1984. “Aprobación de Exoneración Tributaria para los Astilleros, Varaderos y Diques instalados en el País”. Priorizando la reparación naval, el mantenimiento y los servicios, por sobre la construcción naval por la competencia existente en la región con costos de mano de obra que no es viable alcanzar aquí.

### **14.- Como Políticas de Estado para el ámbito marítimo, ¿qué aspectos relacionados a los intereses marítimos priorizaría como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios?**

Las acciones en defensa de los Intereses Marítimos Nacionales son generalmente de mediano y largo plazo, por lo cual en su mayoría proponemos alcanzar acuerdos con todos los Partidos Políticos con representación parlamentaria y tenemos posición formal en que los proyectos y compromisos asumidos por el Estado a largo plazo no pueden ser tomados por el partido que

ejerce la Presidencia de la República sin el conocimiento y respaldo de sus socios y de la oposición.

Algunos de los temas que entendemos requieren de acuerdos son, los portuarios, los referentes a canales de navegación, la gestión e integración de las Comisiones Binacionales, la concesión para la explotación de un Dique Flotante en el Puerto de Montevideo, las mejoras en recursos humanos y materiales para la Armada Nacional, los temas limítrofes por resolver, el desarrollo de nuevas terminales portuarias y nuevas hidrovías.

## SEGUNDA PARTE

### **Relativo al Estado, su territorio Marítimo y el Rol de la Armada Nacional**

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

Además de la Cancillería, sin lugar a dudas, la Armada Nacional ha realizado sustanciales aportes en el tema, tanto en lo técnico por su personal altamente capacitado y las líneas estratégicas recomendadas, como en lo material al ser el único instrumento que ha tenido el Estado para estar presente y ejercer sus derechos y obligaciones en el ámbito marítimo. Es conocido que actualmente la Armada Nacional tiene serias limitaciones para desarrollar esas tareas y que, en los grandes espacios bajo jurisdicción, *“sin vigilante no hay derecho”*.

En este contexto ¿Cuál es su visión respecto a la importancia que tiene el Territorio Marítimo Nacional (hoy apenas ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales, y como visualiza que deban evolucionar (ampliar o reducir) los medios navales y aeronavales y la dotación de personal de la Armada Nacional, en relación con las dimensiones de dicho territorio, a fin de cumplir con la Misión asignada por la Ley N° 19755 de 26 de julio de 2019, Modificación de la Ley orgánica de las Fuerzas Armadas?

Es una realidad que el común de la población desconoce los logros alcanzados en referencia a los Intereses Marítimos y que como mencioné antes la combinación de Diplomáticos y Marinos Militares a producido importantes éxitos que redundan en mayor jurisdicción y solución de conflictos limítrofes, quizás la propia Armada no llegue a valorar estos logros y la población y casi todos los sectores políticos siguen preguntando para qué las FF.AA. y buscando asignarle misiones no relacionadas a sus propósitos e incluso quitarle personal, medios y funciones.

En Cabildo Abierto comprendemos cabalmente la importancia del territorio marítimo, la necesidad de dotar de recursos humanos, materiales y económicos a la Armada Nacional y así lo refleja nuestro Plan de Gobierno.

Sabemos que el transporte marítimo mueve más del 90% de las cargas a nivel mundial, sea uniendo puertos lejanos con grandes buques portacontenedores, graneleros, petroleros o gaseros o en viajes de cabotaje con buques más pequeños distribuyendo las cargas entre puertos cercanos y sin capacidad de recibir buques grandes.

La poca distancia a navegar para llegar a aguas profundas, una gran Bahía natural y hasta el sentido de rotación del planeta que nos favorece para tener una baja sedimentación en nuestro principal canal de navega-

ción, sumado a las cargas de Argentina, sur del Brasil, Paraguay y Bolivia que mediante la Hidrovía Paraná Paraguay transportan la producción de gran parte de nuestro continente, consolida geopolíticamente a Uruguay como la llave del Río de la Plata, salida natural para la región al Océano Atlántico y nos posiciona como vecinos aptos para desarrollar el comercio con cada país del mundo con salida a un océano.

Esta situación privilegiada es un hecho desde que el Reino de España eligió la Bahía de Montevideo como base del Apostadero Naval del virreinato del Río de la Plata, lo que provocó la fundación de San Felipe y Santiago de Montevideo, para mantener esta condición se debió construir una importante infraestructura portuaria y una legislación que permita el desarrollo de la actividad, la planificada extensión del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo hasta la isobata de los 14m, con la correspondiente profundización, ampliación de su solera en tramos rectos a 180m y la creación de una zona de cruce de 300m de solera, prevista para desarrollarse durante el 2024, consolida a nuestro principal puerto como el más importante del Río de la Plata para el próximo periodo de gobierno.

Nuestro país tiene hoy derechos económicos sobre el lecho marino y el subsuelo hasta las 350 millas náuticas de la línea base de nuestra costa, además derechos a los recursos vivos hasta las 200 millas náuticas, una zona común de pesca con Argentina que nos permite pescar más allá del límite lateral marítimo con la República Argentina, derechos sobre el subsuelo y los recursos vivos del Río de la Plata y una jurisdicción completa hasta las 12 millas náuticas de la costa. Estas superficies superan en mucho la superficie terrestre de la República y contienen riquezas conocidas y por descubrir, siendo la esperanza que tenemos para generar trabajo, desarrollo y riqueza en el futuro.

Para que el Estado ejerza la autoridad con eficacia y eficiencia, en estos espacios marítimos y deje de perder recursos y posibilidades, sin dudas se deben seguir haciendo inversiones en buques, aeronaves, equipamientos y tecnología, el aumento en la tecnología normalmente favorece la posibilidad de utilizar dotaciones menos numerosas, por su puesto, hay que hacer esfuerzos para retener al personal calificado y crear las condiciones profesionales, económicas y sociales para hacer atractivo a los jóvenes ingresar a la Armada Nacional con el fin de aumentar la cantidad de los efectivos sin afectar la calidad en su formación. Otro factor importante es aumentar la conciencia marítima difundiendo en los centros educativos la oferta laboral para trabajar en el mar y las posibilidades de formación que brinda la Armada Nacional.

**16.- ¿Cuál es su posición respecto a la participación de las Fuerzas Armadas, en nuestro caso específico de la Armada Nacional, en asuntos de seguridad interior? En caso de contemplar la viabilidad de su empleo, ¿en qué áreas consideraría su participación y cómo organizaría su implementación?**

Claramente somos el Partido Político que sin fisuras en sus filas se ha manifestado en contra de los proyectos de diferentes sectores de todos los demás partidos que de una u otra forma pretenden que las FF.AA. y en particular la Armada Nacional desarrolle actividades de seguridad pública diferentes a las que ya realiza por intermedio de la Prefectura Nacional Naval en su área de jurisdicción, menos aún cuando con ligereza se manifiesta que salgan a la calle pero no reaccionen o proponen anexar a la Prefectura Nacional Naval al Ministerio del interior, desconociendo las funciones que la PNN desarrolla en puertos y vías nave-

gables, en el control del tráfico, servicios de pilotaje, como Autoridad Marítima, en el cumplimiento de las Convenciones Internacionales, en la protección del medio ambiente, en la lucha contra el tráfico de sustancias prohibidas, abanderamiento de buques, Registro del Personal embarcado, etc. Tareas que quedarían acéfalas.

**17.- Como aspirante a la Presidencia de la República, ¿tiene algún comentario adicional o aclaración respecto a los temas abordados, así como cualquier otro asunto relacionado a los Intereses Marítimos, el empleo de las Fuerzas Armadas en general y la Armada Nacional en particular que considere relevante poner a consideración de la ciudadanía?**

Entendemos que además de los medios materiales que se están intentando incorporar para la Armada Nacional, relacionados

al patrullaje marítimo, la Armada Nacional requiere de buques y aeronaves que les permitan mantener, recuperar y desarrollar actividades militares.

En relación a los recursos humanos se deben tomar medidas ante la alarmante situación del personal militar, tanto desde el punto de vista salarial, como en educación, salud y vivienda. A pesar de algunos incrementos que Cabildo Abierto ha reclamado y se han logrado, los salarios siguen siendo notablemente inferiores a los de la Administración Pública, impactando sobre todo a las jerarquías más bajas. Además de la inequidad, se dificulta el reclutamiento y la retención de personal calificado, lo que resulta en una falta de experiencia y altos costos para las Fuerzas Armadas. La creciente carga laboral debido a tareas de apoyo a la comunidad sin la debida compensación demanda urgentemente una revisión y mejora de la escala salarial.



# **Cuestionario a candidatos a la Presidencia de la República Período de gobierno 2025 - 2030 Dr. Andrés Ojeda Partido Colorado**

## **PRIMERA PARTE**

### **Relativo a los Intereses Marítimos**

**1.- ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la Ley N° 16246 de 8 de abril de 1992, de Puertos, desde su entrada en vigor a la fecha? ¿Estima que debería ajustarse el texto a una nueva realidad, y en qué forma?**

Los puertos constituyen claramente uno de los principales actores en el sector del comercio marítimo internacional, y nuestro país ha sido desde siempre marcado por esa vieja consigna de Pradera, Frontera y Puerto. Los Estados, quienes tienen en sus puertos uno de los motores principales de su desarrollo económico —son, ni más ni menos que su “puerta al mundo”—, deben de contar con un rumbo claro en cuanto a la definición de su política portuaria, para así establecer de manera conjunta con los concesionarios adjudicatarios, la clase de terminales que desean poner al servicio de las diferentes cadenas logísticas.

Es claro que en nuestro país la Ley de Puertos de 1992 marcó un antes y un después en la realidad marítima, no sólo sentando las bases del desarrollo portuario en Uruguay, sino además eliminando muchas de las barreras para la fluida operativa portuaria existente en nuestro país.

Sin embargo, mucho tiempo ha pasado desde ese momento, y nuestra realidad comercial y logística ha cambiado. Las nece-

sidades del comercio mundial actual vuelven cada vez más imperiosa la especialización, tecnificación, digitalización y profesionalización de las operaciones portuarias y de sus protagonistas, demandando que las cadenas logísticas se encuentren plenamente integradas y conectadas, apuntando a la complementación de las fases portuarias con otros operadores marítimos de la cadena del transporte.

En este marco, es necesario tomar conciencia que han pasado 32 años desde esa normativa y la actualización legal no ha acompañado de manera clara el avance en la materia portuaria. Más aún: fuera de la Ley de Puertos de 1992, la Ley de Regulación Comercial de 2014 y la Ley de Pesca de 2013, la gran mayoría de la normativa en el área marítima tiene no menos de 50 años, y mucha de ella se remonta al Código de Comercio de 1886, influyendo en la mentalidad a la hora de su interpretación e implementación política y administrativa.

Es necesario posicionar al Uruguay como un puerto líder en América del Sur y el mundo. Para ello, vemos como necesario el reordenamiento general de las normas que regulan la actividad marítima y portuaria en Uruguay, pasando de un sistema regido por varias disposiciones difusas y dispersas, a un sistema normativo unificado, vanguardista, claro y transparente, con clara definición de los roles de las autoridades intervinientes, y por tanto garante de seguridad jurídica para los diferentes actores de la comunidad marítima.

Pensamos además que es necesaria pensar una redefinición del rol de la Administración Nacional de Puertos (ANP) como autoridad portuaria. Debemos modernizar ese rol de la ANP, actualizando sus potestades de contralor y promoción de la actividad portuaria en el país que fueron sentadas originalmente por la Ley de Puertos. Para evitar los conflictos de interés, se ampliarán las potestades de la ANP como autoridad de coordinación del sistema y de la generación de condiciones de competencia en los prestadores.

## **2.- La competencia de Intereses Marítimos con la Republica Argentina es histórica en diversos aspectos. ¿Qué enfoque general considera adecuado para alcanzar acuerdos que propicien un desarrollo fluido de dicho sector de la economía de ambas partes?**

Creemos fundamental pasar a tener un comercio complementario y no competitivo, sin dejar de lado la necesidad de marcar nuestras posiciones diplomáticamente adoptando con firmeza y solvencia técnica, las decisiones del caso ante las medidas que impidan la complementariedad de los intereses marítimos. Por suerte con esta nueva administración argentina se ha tenido más diálogo y se ha logrado algún avance importante.

Realizaremos un análisis exhaustivo de las infraestructuras actuales, para identificar aquellas que son útiles y están disponibles, así como la elaboración de un plan de inversiones estratégicas para complementar y mejorar la infraestructura existente. El objetivo es gestionar las cargas y la operativa logística de manera eficiente y a costos competitivos, apoyando así el crecimiento de la producción nacional, conjuntamente a la Agencia de Infraestructura.

Desde la Estrategia Nacional para el Desarrollo que queremos impulsar se de-

mandará un análisis consensuado de las necesidades de infraestructura portuaria del país, así como los puntos necesarios para controles de mercadería y de los centros de distribución de cargas. Se evaluarán las capacidades reales de los puertos para atraer carga, la inversión en puertos comerciales con potencial y la reconversión de los que no lo tienen a actividades turísticas y recreativas.

Además, queremos implementar un Plan Maestro Portuario como parte del Sistema Nacional Logístico, utilizando como referencia la propuesta estratégica formulada por la Fundación Valenciaport para el puerto de esa ciudad, el quinto más grande de Europa, que permitió un crecimiento significativo de su actividad. Este tipo de Plan Maestro muestra cómo un análisis sistémico con enfoque en la cadena de valor permite incrementar el volumen de carga.

El Plan Maestro Portuario hará especial énfasis en incrementar el dinamismo económico de los puertos. Principalmente, en analizar y modificar la normativa vigente que amplíe las actividades permitidas dentro de los recintos portuarios nacionales para atraer inversiones y generar empleo.

Si llegamos a eso, podremos ofrecer el complemento de cargas con Argentina y Brasil también, de forma de abaratar los procesos logísticos al interior de esos países. Si no tenemos puertos competitivos y accesibles nunca complementaremos cargas con la Argentina y seremos una competencia que querrán vencer. Es eso por lo que debemos evitar pensar en competencia entre jurisdicciones.

Esto no quita que es necesario que las relaciones exteriores del Uruguay se inclinen a eliminar las barreras unilaterales que nuestros vecinos impongan a la complementariedad de cargas, o al tráfico marítimo. Se requerirá proactividad desde el servicio diplomático y el sistema político,

para imponer con solvencia y rigor técnico, medidas de respuesta y condena a aquellas acciones coordinadas que resulten en un perjuicio para nuestro país.

### **3.- ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante y depreciado en la actualidad como la pesca?**

Nuestro capítulo de Pesca, dentro de nuestro programa de gobierno es bastante claro en el diagnóstico del enorme potencial que tiene el sector, y la realidad desafiante que enfrenta hoy. La pesca es considerada, por propios y ajenos, como una de las áreas de mayor crecimiento potencial de Uruguay. Esto significa que debemos establecer las condiciones para dejar de tener una industria minoritaria y tener la potencia que nuestro territorio nos promete. Ello requiere cambios.

El primero es que Uruguay debe asegurar sus recursos marítimos para sí, y protegerlos, para que haya stock que pescar. Necesitamos atacar la pesca ilícita en nuestras aguas para de esta manera proteger nuestros recursos, reconociendo que el espacio marítimo también es parte de nuestro territorio. Ello requiere recursos, equipamiento (buques, drones y estaciones de control y seguimiento), infraestructura y cambios normativos, incluyendo normas para el decomiso de barcos hallados pescando ilegalmente. Asimismo, Uruguay debe cumplir los controles y combate a la pesca ilegal a que se comprometió mediante varios tratados internacionales que aún hoy no se cumplen en plenitud por falta de recursos, equipamiento, infraestructura y cambios normativos internos.

El segundo es la adaptación de la industria pesquera, de forma de poder dar los avances necesarios para que despegue la actividad. Estamos dispuestos a dar la

discusión por el componente nacional de la mano de obra pesquera, el régimen laboral, el régimen de reintegros a las exportaciones y el análisis de la línea de costos de las empresas en los que tenga incidencia el Estado. El Estado no puede por siempre proteger estas industrias, gastar en ellas y que no existan resultados favorables, pero sí puede darles las condiciones para que se puedan desarrollar competitivamente en la gestión privada.

### **4.- ¿De qué manera entiende que debería nuestro sistema de enseñanza incluir los aspectos del Espacio Marítimo, tan importante en la economía del país, para generar Conciencia Marítima en las futuras generaciones?**

Si hablamos que la pesca es un sector fundamental para el desarrollo del país, si marcamos que el cuidado del ambiente es tan importante, obviamente que estos temas deben ser incluidos e impulsados por la ANEP. Estamos absolutamente de acuerdo con continuar los planes de la ANEP para formar a las nuevas generaciones en la importancia y potencial de la economía azul (la economía vinculada al mar). La educación es el motor más potente para impulsar el desarrollo de la economía azul y así promover su relevo y trascendencia generacional. Para su desarrollo, vamos a llamar a incluir en todos los programas de educación primaria y media contenidos sobre el mar, los espacios marítimos, la natación, el rescate marítimo y el conocimiento de los deportes acuáticos.

Si se resalta el valor de la economía azul, entendida como el desarrollo y la explotación sostenible de los recursos costeros y marítimos (incluyendo los sectores pesqueros y acuícola, de transporte marítimo y de turismo costero, marítimo y oceánico), es posible tener un futuro preparado

para dejar de estar de espaldas al mar y de frente a un océano de oportunidades.

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

Uruguay tiene la tercera capital más austral del mundo, por lo que no podemos dar excusa alguna a las empresas navieras para no venir a nuestros puertos, porque ya de por sí son costosas cualesquiera rutas hacia la región. Entonces, es necesario eliminar varios frentes de debilidad.

Necesitamos de puertos modernos y eficientes, capaces de prestar servicios de calidad, de primera línea, y alta especialización. Esto no es tanto un problema público como privado. Creemos conveniente hacer que el sector privado entienda que debe incorporar tecnología para prestar a los buques más grandes los nuevos servicios que estos necesiten, en forma compatible con las reglas más avanzadas y los estándares internacionales. La Ley de Inversiones podrá cubrir la actividad de forma de permitir a los privados la aplicación de los cambios necesarios para prestar la actividad.

Uruguay debe de prepararse para lo que está hoy pasando ya en el mundo a nivel de prestación de servicios portuarios, donde la búsqueda incansable por la eficiencia en los tiempos de operación ha llevado a la aparición de operadores y terminales que tiendan a ofrecer un número cada vez mayor de servicios a sus clientes. Esto significa una tendencia creciente a la especialización de

las terminales dentro de los puertos, en detrimento de las terminales multipropósito.

También tenemos en nuestro programa de gobierno la necesidad de implementar como modelo de gestión de nuestros puertos el sistema *Smart Ports* (Puertos Inteligentes), un instrumento de gestión al que progresivamente y en diferentes etapas deberán incorporarse los actores públicos y privados de la comunidad portuaria.

Los puertos inteligentes agregan valor por la cantidad de información procesable para facilitar las actividades lógicas y aduaneras. Utilizando la tecnología de automatización como eje central, este sistema promueve la sustitución progresiva de procesos manuales, lo que además de agilizar el movimiento de cargas y los controles regulares (en especial los aduaneros y contra el narcotráfico) reducirá costos y trámites administrativos.

Si los privados constatan que el pasaje por las terminales uruguayas garantiza seguridad a su transporte, la preferirán. Mediante la digitalización y la utilización de drones y controles, se profundizará la integración horizontal de los sistemas electrónicos de la ANP, la Dirección Nacional de Aduanas y la Prefectura Nacional Naval, de modo de garantizar agilidad mientras se controla las cargas que son movilizadas dentro de los espacios portuarios o que circulan por estos.

Es necesario analizar la utilización de las aguas territoriales para mejorar las vías navegables. Resulta fundamental garantizar que continúe el dragado y balizamiento del Canal Martín García, así como los Canales del Río Uruguay y en las obras desarrolladas con Brasil sobre la Laguna Merín.

También es necesario que en Uruguay las empresas se puedan abastecer con combustibles sustentables de primera línea. Como parte de la transición hacia la sostenibilidad ambiental, el Comité de Protección

del Medio Marino de la OMI ha regulado la implementación de combustibles alternativos bajos en emisiones de carbono y azufre, por lo que los estándares de los biocombustibles ya han sido definidos.

Entonces, si bien Uruguay aún no cuenta con demanda de estos combustibles, es probable que las grandes líneas marítimas que prestan servicios desde Europa hacia nuestra región empiecen a necesitarlos. Consistente con nuestros compromisos ambientales, promoveremos el análisis de normativa e infraestructura que permita al país estar a la vanguardia, así como incentivar las medidas necesarias para descarbonizar la navegación y desarrollar la capacidad de provisión de combustibles alternativos en nuestros puertos a quienes lo demanden.

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

El desarrollo de la materia marítima forma parte de nuestro plan de gobierno, y para ello es indispensable tener tanto marina mercante nacional como actividad de cabotaje entre terminales portuarias nacionales.

Tener una marina mercante requiere que se abra el mercado a la competencia con inversores del exterior. Hoy día es claro que hay poquísimas empresas de capital nacional que estén interesadas en el negocio, por lo que sería conveniente enfrentar las barreras de acceso a los servicios de cabotaje a empresas con capitales del exterior.

Por otro lado, debemos unificar y modernizar las normas que permiten el acceso a las empresas que quieran participar en la prestación de servicios de cabotaje, de forma que no sólo puedan competir con otros operadores nacionales, sino para que tam-

bién puedan acompañarse a los estándares exigidos para otros operadores en la región.

Como ya se mencionó anteriormente, es necesario manejar el complemento de cargas, de forma que se pueda reducir los costos logísticos para mover producción en el país. Debemos tener un desarrollo equilibrado de la actividad mercante mediante servicios con calidades razonables, tiempos de espera reducidos y buen acceso a operadores de calidad.

#### **7.- De estimar oportuna la creación de un organismo que unifique, coordine y supervise políticas, objetivos y acciones estratégicas relacionadas con lo marítimo, fluvial y portuario ¿en qué nivel dentro del organigrama institucional de la República lo ubicaría?**

Entendemos que hay que impulsar a la ANP en el rol de regulador que debió tener siempre con base en espíritu de la misma Ley de Puertos. Como ya mencionáramos, volvemos a insistir en la necesaria redefinición del rol de la ANP como autoridad portuaria. Consideramos que deben ejecutarse las reformas normativas tendientes a modernizar ese rol de la ANP, actualizando sus potestades de contralor y promoción de la actividad portuaria en el país, tanto comercial como deportiva. En búsqueda de la eficiencia en el uso de los recursos públicos, serán absorbidas por la ANP las funciones de la Dirección Nacional de Hidrografía del MTOP.

Para evitar los conflictos de interés, se ampliarán las potestades de la ANP como autoridad de coordinación del sistema y de la generación de condiciones de competencia en los prestadores. A su vez, evaluaremos suprimir la participación accionaria de la ANP en terminales y empresas privadas, mediante la transferencia de las propiedades a otras entidades como la Corporación

Nacional para el Desarrollo, la que gestionará la tenencia de la propiedad accionaria.

La ANP realizará un glosario de las tarifas generales, efectuará un control tarifario y la publicación periódica de las tarifas y controlará la situación de las diferentes concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas, para velar por el cumplimiento de los intereses de los uruguayos.

**8.- ¿De qué manera debería asegurarse el equilibrio entre el componente técnico y el político, en las Delegaciones del País ante las diversas Comisiones Binacionales establecidas por los Tratados en vigor?**

Los delegados designados, sean del origen que sean, deben tener conocimientos del tema marítimo y de las funciones a cumplir. Las Comisiones Internacionales que regulan transporte y operaciones en las aguas nacionales y compartidas no pueden manejarse sin tener una visión estratégica, empresarial y normativa. Si vamos a designar cargos políticos a cargo de los técnicos y tareas especializadas de estos organismos, ellos deben tener idoneidad técnica. Estos tienen que conocer del tema y poder mantener negociaciones eficaces con las partes interesadas.

**9.- ¿Qué opinión le merece la reactivación del proyecto de un puerto de aguas profundas?**

Siempre vamos a estar abiertos al diálogo para lo que son las inversiones en nuestro país. En este caso en particular, se deben evaluar muchas cuestiones como el financiamiento del proyecto, el impacto ambiental, la demanda del mismo, la captación de cargas, entre otros. Se deberá evaluar de manera clara con la comunidad técnica, el

sector privado y las demás autoridades públicas sobre la viabilidad del mismo.

**10.- En relación con lo establecido en el Decreto N° 388/019 de 9 de diciembre de 2019, Regulación de la Política Nacional Antártica, ¿Comparte los principales objetivos de la Política Nacional Antártica? ¿Qué opinión le merecen? De no estar de acuerdo ¿cuáles y por qué motivos los sustituiría, cambiaría o enmendaría?**

Respaldamos todo objetivo y programa que se dirija a resaltar la soberanía y relevancia del Uruguay en el ámbito internacional en general, y en la Antártida en particular. Creemos fundamental retomar el camino de resaltar la Antártida Uruguaya de camino hacia la renovación del Tratado Antártico, tal como han sido objetivos desde siempre, así como el potencial establecimiento de bases de investigación en las zonas de proyección continental del Uruguay en el continente antártico, siempre que la logística nacional lo permita.

Compartimos los objetivos de la Política Nacional Antártica y la Hoja de Ruta del Programa Nacional Antártico para el Periodo 2020-2045.

Ahora bien, no podemos evitar resaltar que la Hoja de Ruta es tan genérica y etérea en sus objetivos, plazos y metas que es imposible discrepar de ésta. Debemos dar un paso de calidad en la Hoja de Ruta para darle fuerza a los lineamientos antárticos, y apoyar los procesos asociados a la renovación del Sistema Antártico de tratados. La falta de información pública asociada a dicha Hoja de Ruta y a las tareas que se han realizado por el Gabinete Interministerial de Asuntos Antárticos desde 2020 contribuye a esta imagen.

**11.- ¿Cómo resultaría para el país otorgar facilidades portuarias y de servi-**

**cios a buques de terceras banderas que operan en la región, para satisfacer sus requerimientos logísticos? ¿Qué inconvenientes o beneficios relevantes percibe de mantenerse una política al respecto?**

Si se crea trabajo local, se dinamiza la actividad portuaria y va concomitante al desarrollo de complemento de cargas, no hay obstáculos para hacerlo. No nos transformaremos por ello en una bandera de bajos estándares operativos ni afectaremos al cabotaje nacional si se facilita temporariamente una excepción.

Hay una salvedad a la respuesta anterior, establecida para la pesca y las terminales pesqueras. En este caso se necesita cumplir con un escalafón adicional para habilitar las excepciones de bandera, que hoy aparenta ser altamente insuficiente: el control de la pesca ilegal. De lo contrario, permitir inversiones en esa materia y permisos a barcos de terceras banderas para usar las aguas uruguayas sin un control real sobre las cuotas y especies capturadas, es una política que no llegará a buen puerto.

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

Uruguay ha avanzado en la materia de protección marina ambiental, con las recientes acciones sobre la Isla de Lobos, o la sanción de la Ley 19128 sobre protección de cetáceos. Sin embargo, el país debe ponerse a la vanguardia para que, mediante esfuerzos conjuntos con Argentina y Brasil, sea posible crear políticas de cooperación internacional como podría ser un santuario internacional para la Ballena Franca Austral ante la Comisión Ballenera Internacional. Allí hay espacio para aumentar la protección de otras especies de nuestra biodiversi-

dad marina, como las tortugas, entre otros.

En cuanto a navegación refiere, debe garantizarse el respeto irrestricto a los corredores de navegación marítimos previstos para la navegación en zonas de especial sensibilidad medioambiental, así como los corredores previstos para la preservación de cetáceos en la zona este del país.

Debe mantenerse activa la coordinación entre la Armada y el sector privado en cuanto a mecanismos de respuesta rápida para desastres ambientales desde el Uruguay, incorporando equipos de forma gradual y creando comandos unificados permanentes de control y monitoreo de emergencias, definiendo roles y atribuciones, de forma de poder mitigar daños por el transporte de materiales peligrosos por nuestras aguas, habida cuenta de las obligaciones que surgen de los diversos tratados internacionales.

También es relevante el contralor portuario ambiental (reducción de consumo de combustibles en los puertos, medición de emisiones de los buques, seguimiento de cargas contaminantes internacionales), así como la adopción de medidas para reducir el impacto ambiental de las tareas de dragado portuarias y en los canales de navegación (*drilling y blasting*), el control de las zonas de deposición de los materiales extraídos y la obligatoriedad del análisis de mitigación de los efectos de la actividad portuaria y de dragado.

**13.- ¿De qué manera considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones tanto en el sector público como privado?**

Para desarrollar una industria naval debemos facilitar la recepción de buques y orientarnos a procesos de servicios escalables. Uruguay no puede pretender abastecer a todo el espectro de buques disponible, sino que (tal como lo hace en otras áreas de

la economía) debe orientarse a prestar servicios a buques de menor porte, pero con alta demanda de conocimiento tecnológico especializado (como por ejemplo pueden requerir las tareas de mantenimiento y reparación naval que deban realizarse a embarcaciones deportivas que permanezcan en puertos uruguayos fuera de la época estival).

Creemos que la mejora de los astilleros y diques flotantes es prioritaria para la prestación de servicios marítimos adecuados, siendo que nuestro país debe orientarse a los servicios de mantenimiento de alta tecnología. Esto ha sido desarrollado anteriormente.

No podemos ignorar que ya hoy la exportación de servicios globales desde Uruguay es un motor de negocios casi equiparable en la balanza de pagos a la exportación de bienes físicos, y un componente relevante de esa exportación es tecnología. Esto significa que hay capacidad de crecimiento en la provisión de servicios especializados a la tecnología marítima y gestión de reparación de buques, y que nos daría una ventaja relativa a la hora de ofrecerlo.

#### **14.- Como Políticas de Estado para el ámbito marítimo, ¿qué aspectos relacionados a los intereses marítimos priorizaría como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios?**

**Resaltamos las políticas expuestas a lo largo de este cuestionario, brevemente:**

1) Puertos inteligentes y servicios de avanzada. Diseñar, desarrollar y poner en marcha un verdadero *Port Community System* en el Puerto de Montevideo.

2) Unificación y modernización de la normativa portuaria y la navegación.

3) Políticas regionales orientadas a abaratar y desarrollar el flujo comercial marí-

timo y la prestación de servicios globales (diversos y altamente tecnificados dentro de la comunidad de operadores portuarios en Uruguay para la región).

4) Reguladores útiles y facilitación de gestiones y logística regional.

5) Fomento de la pesca nacional.

6) Mejora del control del territorio marítimo.

## **SEGUNDA PARTE**

### **Relativo al Estado, su territorio Marítimo y el Rol de la Armada Nacional**

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

Además de la Cancillería, sin lugar a dudas, la Armada Nacional ha realizado sustanciales aportes en el tema, tanto en lo técnico por su personal altamente capacitado y las líneas estratégicas recomendadas, como en lo material al ser el único instrumento que ha tenido el Estado para estar presente y ejercer sus derechos y obligaciones en el ámbito marítimo. Es conocido que actualmente la Armada Nacional tiene serias limitaciones para desarrollar esas tareas y que, en los grandes espacios bajo jurisdicción, “*sin vigilante no hay derecho*”.

En este contexto ¿cuál es su visión respecto a la importancia que tiene el Territorio Marítimo Nacional (hoy apenas

ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales, y como visualiza que deban evolucionar (ampliar o reducir) los medios navales y aeronavales y la dotación de personal de la Armada Nacional, en relación con las dimensiones de dicho territorio, a fin de cumplir con la Misión asignada por la Ley N° 19755 de 26 de julio de 2019, Modificación de la Ley orgánica de las Fuerzas Armadas.

El rol de las Fuerzas Armadas y la asignación de los recursos para la defensa del territorio y el combate a las nuevas amenazas debe ser redefinido para adaptar claramente un desafío grande que son los crímenes transnacionales que atacan la soberanía nacional y la custodia del territorio: narcotráfico, pesca ilegal, contrabando, destrucción o devastación del ambiente marino, cibercrímenes en infraestructura portuaria.

Debemos podemos custodiar las aguas territoriales y tener una capacidad de defensa y respuesta para el cumplimiento de la Misión y el combate a las nuevas amenazas con los medios adecuados: sistemas electrónicos de control de área marítima, respuesta militar básica adecuada para el control del área con buques livianos de altura, medios aeronavales de respuesta rápida y drones operados por personal eficaz, altamente adiestrado y motivado.

**16.- ¿Cuál es su posición respecto a la participación de las Fuerzas Armadas, en nuestro caso específico de la Armada Nacional, en asuntos de seguridad interior? En caso de contemplar la viabilidad de su empleo, ¿en qué áreas consideraría**

**su participación y cómo organizaría su implementación?**

Además de las ideas que hemos expuesto en este cuestionario sobre los crímenes transnacionales y sobre la soberanía nacional, nuestro programa posee menciones a tareas específicas relacionadas al narcotráfico en el puerto de Montevideo. Con apoyo militar y un sistema de control público-privado, blindaremos el puerto de Montevideo para convertirlo en el puerto más seguro de la región. Creemos necesaria la asignación de personal militar a las tareas de custodia de la terminal para complementar las medidas de tecnología necesarias, de forma de reducir su uso por el narcotráfico.

**17.- Como aspirante a la Presidencia de la República, ¿tiene algún comentario adicional o aclaración respecto a los temas abordados, así como cualquier otro asunto relacionado a los Intereses Marítimos, el empleo de las Fuerzas Armadas en general y la Armada Nacional en particular que considere relevante poner a consideración de la ciudadanía?**

Uruguay necesita transformarse en un país con la mirada puesta en el mar, como un espacio de desarrollo para nuestro país. Debemos generar una conciencia marítima nacional a través de la educación y profundizar en la sociedad que el desarrollo de los intereses marítimos y su custodia son relevantes para nuestro progreso. De lo contrario, dejaremos de lado un sector clave del país por fuera del futuro, y estaremos renunciando a un océano de oportunidades.





# **Cuestionario a candidatos a la Presidencia de la República Período de gobierno 2025 - 2030 Prof. Yamandú Orsi Frente Amplio**

## **PRIMERA PARTE**

### **Relativo a los Intereses Marítimos**

**1. ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la Ley N° 16246 de 8 de abril de 1992, de Puertos, desde su entrada en vigor a la fecha? ¿Estima que debería ajustarse el texto a una nueva realidad, en que forma?**

La ley de puertos consagra la libre competencia y precisamente esta disposición legal fue severamente afectada en este período de gobierno. Dicho esto, sigue siendo un objetivo estratégico consolidar a Uruguay como centro de distribución logística regional y como plataforma de transporte multimodal, para lo cual es necesario consolidar el sistema portuario y su régimen puerto libre.

El Sistema Nacional de Puertos debe abarcar todos los puertos comerciales del Uruguay sean estos públicos o privados; independientemente también del régimen sea puerto libre, sea zona franca o sea simplemente un puerto dentro de un proceso industrial. En este sentido la Administración Nacional de Puertos debe asumir un rol más amplio que el que le da el marco actual y asegurar que todos los puertos del país integren un único sistema al servicio del interés general.

**2. La competencia de Intereses Marítimos con la Republica Argentina es**

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

Seguiremos apostando a la integración regional, a todo nivel muy especialmente con Argentina desde una visión de cooperación y complementación en todas las áreas (puertos, canales, ambiente, seguridad y defensa, etc.) fortaleciendo política y técnicamente las comisiones binacionales y multilaterales ya que estas permiten un trabajo cercano, continuo y especializado generando confianza mutua constituyendo un aspecto fundamental para el buen desarrollo regional.

**3. ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante y tan depreciado en la actualidad como la pesca?**

La actividad y presencia de la flota pesquera nacional constituye un ejercicio pleno de soberanía. Es fundamental un gran acuerdo y compromiso entre Estado, empresarios, y trabajadores que sienten las bases que permitan la transformación del sector para recuperar niveles de producción, sostenibles, rentables y competitivos.

Y lo visualizamos promoviendo su desarrollo con producción y mano de obra nacional, cuya actividad por ejemplo, renovando y reconvirtiendo la flota, incentivar

el consumo interno apoyo al desarrollo de la pesca artesanal, generar y mejorar capacidades propias en investigación y conocimiento, así como fortalecer la presencia y control sobre nuestros espacios marítimos, sus recursos, y comisiones administradoras.

**4. ¿De qué manera entiende que debería nuestro sistema de enseñanza incluir los aspectos del Espacio Marítimo, tan importante en la economía del país, para generar Conciencia Marítima en las futuras generaciones?**

Nacimos como el bastión marítimo más grande del Imperio Español en el Atlántico Sur. Inglaterra quiso a sangre y fuego, poseer esa llave, Artigas con su pueblo en armas tuvo que fundar una armada y librar patente de corso para defender nuestros intereses y flamear nuestra bandera en todos los mares.

Escribía el Profesor Bernardo Quagliotti de Bellis “una realidad que nuestro país no ha cumplido cabalmente, es diseñar a través de políticas de Estado (fluvio- marítimas, vías de transporte, portuaria, energética) su destino geopolítico. Se ha ignorado, no se ha profundizado –y continúa sin profundizarse- lo que, con acertada visión prospectiva, el Gral. José Artigas había establecido en sus Instrucciones del año XIII, al destacar la posición privilegiada de “su comarca” en el espacio de este Cono Sur atlántico: ríos, puertos, al servicio de la región más allá de los límites que la Banda Oriental consideraba propios.”

Somos un país marítimo y resulta apremiante el mandato de la geografía, la historia y el futuro. Es fundamental crear conciencia marítima sobre la importancia vital para nuestro presente y futuro de esos espacios, incluida la Antártida, así como su impacto desde la perspectiva humana, económica, ambiental, etc.

Ello exige que su temática sea incluida en todos los ámbitos especialmente desde temprana edad, generando información, materiales, actividades específicas sobre el tema etc. Un ejemplo; los mapas de la República con fines educativos deberían incluir los espacios fluviales y marítimos sobre los que el país ejerce jurisdicción y soberanía. Involucrar desde ya a todas las esferas del quehacer nacional público- privado vinculados a estos asuntos.

Tenemos que cambiar el mapa mutilado y enseñarle a nuestros hijos y nietos y al mundo el Uruguay completo: que incluya la patria de agua.

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

En tiempos donde hay zonas y regiones de altísima volatilidad con vías de navegación absolutamente inseguras, con amenazas y riesgos ciertos para tripulantes naves y carga el escenario es de incertidumbres para el transporte y el comercio marítimo mundial. Nuestro país debe promover y ofrecer seguridad y certezas, siendo reconocido mundialmente por sus garantías jurídicas y certezas institucionales.

Este valor tiene que ser apreciado y reconocido por las grandes navieras y operadores marítimos globales ofreciéndoles un eficaz y seguro sistema de gestión de puertos e infraestructura en clave regional.

Será vital la presencia naval en las áreas de altamar y jurisdiccionales como en zo-

nas costeras e hidrovía ejerciendo el control y seguridad en las áreas de infraestructura y espacios portuarios de alta sensibilidad. Para ello se requiere dotar a la autoridad correspondiente de los recursos humanos y técnicos para su cumplimiento

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

Se debe desarrollar un programa de construcción y reparación naval con los actuales sectores involucrados para trabajar y revisar el marco legal, financiero- tecnológico productivo para incorporar y operar buques de bandera uruguaya.

Somos de la idea de Impulsar el desarrollo de una bandera o registro regional Mercosur para la mejora de la navegación por la Hidrovía Paraguay-Paraná, y extender la navegación en el Río Uruguay y en la Laguna Merín. Este registro puede convertirse en un atractivo para embanderar en Uruguay

**7. De estimar oportuna la creación de un organismo que unifique, coordine y supervise políticas, objetivos y acciones estratégicas relacionadas con lo marítimo, fluvial y portuario ¿en qué nivel dentro del organigrama institucional de la República lo ubicaría?**

Se promoverá una política de Estado que permita definitivamente ejercer nuestra soberanía con presencia plena y activa, coordinada desde una visión integral y multidimensional de los intereses marítimos, fluviales, antárticos y portuarios de nuestro país. Esto resultaría trascendente para articular eficazmente todas las actividades que se dan en el medio marino (navegación,

pesca, canales, dragados, puertos, uso recreativo, conservación de biodiversidad, cables submarinos, exploraciones, perforaciones, etc.), asegurando su desarrollo con conocimiento, orden, buen uso y previsibilidad para sus operaciones

**8. ¿De qué manera debería asegurarse el equilibrio entre el componente técnico y el político, en las Delegaciones del País ante las diversas Comisiones Binacionales establecidas por los Tratados en vigor?**

Es fundamental que las comisiones, organismos u organizaciones ya sean bilaterales o multilaterales o regionales respondan a los objetivos planteados desde el Poder Ejecutivo a través de la Cancillería y atendiendo a que las mismas tenga una integración equilibrada entre el componente político y técnico.

**9. ¿Qué opinión le merece la reactivación del proyecto de un puerto de aguas profundas?**

Debemos retomar su impulso con una visión regional, integradora, y complementaria para el desarrollo de un puerto de aguas profundas, siendo un proyecto estratégico de mediano y largo plazo. Entre muchos aspectos deberá tener como eje prioritario el cuidado del ecosistema circundante.

**10. En relación a lo establecido en el Decreto N° 388/019 de 9 de diciembre de 2019, Regulación de la Política Nacional Antártica, ¿Comparte los principales objetivos de la Política Nacional Antártica? ¿Qué opinión le merecen? De no estar de acuerdo ¿Cuáles y por qué motivos los sustituiría, cambiaría o enmendaría?**

Oportunamente realizaremos un adecuado análisis de los objetivos, metas, y logros planteados para la política antártica. Sin perjuicio debemos fortalecer la gestión del **Instituto Antártico Uruguayo**, particularmente en capacidades y recursos materiales necesarios para el desarrollo de la investigación científica en el cumplimiento de los compromisos asumidos por el país para preservar a la Antártida como “una reserva natural consagrada a la paz y a la ciencia”. Para ello apostamos a fortalecer el intercambio con la academia, siendo estratégico mantener la presencia de Uruguay en el continente.

**11. ¿Cómo resultaría para el país otorgar facilidades portuarias y de servicios a buques de terceras banderas que operan en la región, para satisfacer sus requerimientos logísticos? ¿Qué inconvenientes o beneficios relevantes percibe de mantenerse una política al respecto?**

Hay pruebas de los beneficios que dejan al país este tipo de buques; estas operaciones de abastecimiento logístico pueden continuarse y promoverse siempre que se den dentro del marco de garantías, leyes y acuerdos que el país ha adherido y aplica estrictamente. Sería necesario negociar con estos países rebajas de aranceles o medidas equivalentes a nuestros productos en reciprocidad al trato que Uruguay les da a su flota, entre otras acciones

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

Observamos varias acciones que suponen necesario planificar la defensa y protección del medio ambiente y la biodiversidad marina. Claramente lo visualizamos para su

aprovechamiento en beneficio de nuestro pueblo, sin hipotecar su disponibilidad para las generaciones venideras.

Participar en las organizaciones y negociaciones binacionales o multilaterales propiciando las medidas para la conservación de la biodiversidad, para combatir las causas del cambio climático y la contaminación ambiental es otra de las líneas de acción planteadas.

Se debe propiciar un acuerdo regional que genere condiciones que permitan el manejo sustentable de los recursos pesqueros en el Atlántico Sur occidental. En el caso de la pesca debemos continuar aplicando las medidas del estado rector del puerto, para el control de la pesca ilegal no declarada e indocumentada

Reivindicar los cometidos, principios y objetivos de la Zona de Paz del Atlántico Sur (ZOPACAS) manteniendo al Atlántico Sur, libre de armas nucleares y como zona de cooperación y paz lo que debe ser una tarea permanente.

**13. ¿De qué manera considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones tanto en el sector público como privado?**

Mencionado anteriormente en la respuesta a la pregunta 6, propiciaremos con amplia participación un programa de construcción y reparación naval analizando las iniciativas, propuestas, y cambios necesarios para su desarrollo. Uruguay tiene muy buenos y exitosos antecedentes en reparación y construcción naval tanto del sector público, como del privado.

Tenemos necesidades y demandas propias que justifican este tipo de iniciativas, como puede ser la renovación de flota pesquera, buques y lanchas para la armada, remolcadores, barcasas, etc. para el sector privado. Una acción clave es reactivar los

acuerdos de complementariedad regional para la producción de navi-partes.

Consideramos fundamental lograr posicionamiento un nuevo dique en el puerto de Montevideo y para ello debemos trabajar fuertemente con el sector público y privado para revertir esta situación y lograr que nuestro país vuelva a hacer la base estratégica de reparación y servicios en el Atlántico Sur.

Nuestro programa 2025 – 2030 dice “posicionar al Estado uruguayo en **materia industrial** también en relación con la defensa de la soberanía nacional, en el marco de las políticas y planes nacionales de desarrollo productivo e industrial en coordinación con empresas públicas, sectores productivos, academia, agencias de investigación, sindicatos y la sociedad en su conjunto, a partir de planes de desarrollo creados, aprobados y gestionados desde la conducción política. Serán sus objetivos el desarrollo de capacidades de uso tanto civil como militar, en el marco de la cooperación e integración regional”.

#### **14. ¿Como políticas de Estado para el ámbito marítimo, ¿qué aspectos relacionados a los intereses marítimos priorizaría como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios?**

Priorizaría un acuerdo con amplia participación político técnica científica y social vinculados al quehacer marítimo y portuario para llegar de ser posible a una política nacional de intereses marítimos, Necesitamos una política marítima de Estado, que traspase gobiernos y partidos, que sea una empresa nacional. El objetivo central es poner rumbo y dar inicio al proceso de toma de conciencia y conocimiento de nuestros espacios marítimos cuyo uso y empleo será fuente fundamental de desarrollo y que las generaciones que vienen continuaran.

## **SEGUNDA PARTE**

### **Relativo al Estado, su territorio Marítimo y el Rol de la Armada Nacional**

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

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

**Es conocido que actualmente la Armada Nacional tiene serias limitaciones para desarrollar esas tareas y que, en los grandes espacios bajo jurisdicción, “sin vigilante no hay derecho”. En este contexto ¿cuál es su visión respecto a la importancia que tiene el Territorio Marítimo Nacional (hoy apenas ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales, y como visualiza que deban evolucionar (ampliar o reducir) los medios navales y aeronavales y la dotación de personal de la Armada Nacional, en relación con las dimensiones de dicho territorio, a fin de cumplir con la Misión asignada por la Ley N° 19755° de 26 de julio de 2019, Modificación de la Ley orgánica de las Fuerzas Armadas.**

Considero al territorio marítimo nacional de una importancia vital que nos exige el más alto compromiso en clave de unidad nacional.

La Armada Nacional ha cumplido un rol fundamental y determinante por tanto reconocimiento y valoro el trabajo y compromiso permanente especialmente de su personal en las múltiples tareas que cumple.

Sin lugar a dudas Uruguay debe equiparse de medios adecuados que nos permitan presencia, control y vigilancia permanente y efectiva, en las zonas y jurisdicciones marítimas. En ese sentido nuestro programa de gobierno compromete, el máximo esfuerzo presupuestal posible para el equipamiento necesario y los actos militares que se requieran para la custodia de la soberanía y de nuestros recursos, contribuyendo a generar las condiciones para el bienestar social, presente y futuro de la población.

Una política marítima que se disponga a explorar, explotar los recursos de esa enorme “pradera azul” requiere, ser protegidas con todos los medios posibles, es un derecho y un deber que no podemos delegar esa función en nadie, debe ser permanente, es esencial e integral para un Estado y en esto deben confluir coordinadamente las energías y los recursos del conjunto de la sociedad.

**16. ¿Cuál es su posición respecto a la participación de las Fuerzas Armadas, en nuestro caso específico de la Armada Nacional, en asuntos de seguridad interior? En caso de contemplar la viabilidad de su empleo, ¿en qué áreas consideraría su participación y cómo organizaría su implementación?**

Las Fuerzas Armadas, constituyen la rama organizada, equipada, instruida y entrenada para ejecutar los actos militares que impone la defensa nacional, las misiones

asignadas por la constitución las leyes y las normas complementarias. Su cometido fundamental es la defensa de la soberanía, la independencia e integridad territorial, la salvaguarda de los recursos estratégicos del país que determine el Poder Ejecutivo. Las FFAA deben estar orientadas, con el objetivo de neutralizar las amenazas hacia nuestra integridad e independencia que provengan desde fuera de nuestras fronteras.

El caso específico de la Armada es muy particular pues ejecuta los actos militares que requiere la defensa de la nación, pero a su vez a través de la PNN ejerce y actúa como auxiliar de la Justicia, por lo que necesariamente debe desarrollar tareas policiales, entre otras muchas. Otro caso es la seguridad perimetral de algunos centros de reclusión del sistema carcelario que le está asignada a través del MDN a personal militar. Si bien valoramos positivamente el desempeño de estas tareas y entendemos en el corto plazo no deben interrumpirse, No asignaremos a las FFAA tareas en lo referido a la seguridad interior adicionales a estas

**17 ¿Como aspirante a la Presidencia de la República, ¿tiene algún comentario adicional o aclaración respecto a los temas abordados, así como cualquier otro asunto relacionado a los Intereses marítimos, el empleo de las Fuerzas Armadas en general y la Armada Nacional en particular que considere relevante poner a consideración de la ciudadanía?**

Un punto de nuestro programa de gobierno y que creo de suma relevancia es el que refiere a. impulsar el desarrollo de programas para el fomento de la investigación en el campo de la defensa nacional y de las ciencias militares, junto a la academia, así como con los centros nacionales y regionales de investigación civiles y militares. Ello debe de estar enmarcado en las políticas ge-

nerales de desarrollo económico, industrial y científico.

Finalmente Decíamos más arriba lo apremiante de esta tarea y tomando las enseñanzas de aquel Debate Nacional de Defensa del 2006 que tuvo como fruto la Ley Marco de Defensa Nacional, Ley 18650, aprobada por unanimidad de los partidos

políticos, nos planteamos convocar a ámbitos de intercambio, estudio y análisis multidisciplinarios e interinstitucionales que nos permitan generar políticas de Estado en la materia.

Para ello necesitamos que se unan todas las fuerzas de la Nación disponibles haciendo realidad una política marítima de Estado.





# **Cuestionario a candidatos a la Presidencia de la República Período de gobierno 2025 - 2030 Dr. Pablo Mieres Partido Independiente**

## **PRIMERA PARTE**

### **Relativo a los Intereses Marítimos**

**1.- ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la Ley N° 16246 de 8 de abril de 1992, de Puertos, desde su entrada en vigor a la fecha? ¿Estima que debería ajustarse el texto a una nueva realidad, en que forma?**

R: La Ley de Puertos ha marcado un cambio histórico en la normativa portuaria que ha permitido avances sustanciales de modernización y desarrollo que, luego del tiempo transcurrido demuestra el gran acierto de su aprobación.

No vemos que haya que ajustar el marco normativo.

Como veremos más adelante, sí creemos que es necesario elaborar un Plan Maestro del Sistema Portuario que permita marcar los parámetros del desarrollo portuario con una mirada estratégica y en donde las decisiones puntuales se inscriban en un marco más general y planificado.

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

R: El nuevo gobierno en Argentina está dando muestras de voluntad de trabajo en equipo para lograr el crecimiento de la región. La autorización del dragado del puerto de Montevideo a 14 mts es una muestra de ello y es necesario valorar y aprovechar esta oportunidad.

En tal sentido, debemos continuar profundizando los lazos comerciales con Argentina y buscar otros puntos en donde los acuerdos con Argentina son muy relevantes para nuestro desarrollo marítimo, portuario y comercial.

Del mismo modo, hay que desarrollar acuerdos con el resto de los socios de Mercosur que son usuarios de la Hidrovía Paraná Paraguay para mantener las cargas de Paraguay y buscar extenderlo a Bolivia y el norte argentino.

**3.- ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante y tan depreciado en la actualidad como la pesca?**

R: Es asombroso que el sector de la pesca no haya tenido el desarrollo que debería de acuerdo con la potencialidad de su riqueza natural.

Es necesario trabajar en una transformación de las reglas de juego para que se convierta en otra de las columnas del crecimiento y desarrollo productivo de nuestro país.

Emplea mucha gente en un ambiente muy sacrificado. La flota de buques es muy vieja y las relaciones laborales siempre han sido muy conflictivas y tensas.

En este problema confluyen los pescadores artesanales que son una comunidad independiente. Como viven y como pescan, tienen sus particularidades, pero confluyen en pocas empresas con capacidad frigorífica para la venta de su producción.

Es imprescindible un gran acuerdo interinstitucional con participación de los actores privados y diferentes instituciones públicas. Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Administración Nacional de Puertos, entre otros.

En ese ámbito hay que definir un plan de desarrollo productivo y crear una Secretaría de Asuntos Marítimos mucho más potente que la actual DINARA y fuera del ámbito del MGAP.

#### **4.- ¿De qué manera entiende que debería nuestro sistema de enseñanza incluir los aspectos del Espacio Marítimo, tan importante en la economía del país, para generar Conciencia Marítima en las futuras generaciones?**

R: La integración de sectores específicos con la educación es la mejor forma de lograr conciencia a largo plazo: vistas de escuelas a buques de pesca, visitas a buques de la Armada charlas en escuelas explicando como funciona el sector. Por ejemplo, el día marítimo mundial se realizan eventos en la Escuela Naval, hay que aprovecharlo mejor y difundirlo más.

#### **5.- El contexto que comprenden las vías de navegación seguras, para un tráfico cada vez más intenso de buques más**

**grandes, ha dejado de ser un problema operativo exclusivamente nacional, para pasar a ser un problema de proyección estratégica y política exterior. ¿Cómo cree que debe operarse en el tema, para asegurar que el país se mantenga dentro de las principales rutas marítimas de la región?**

R: Hace unos años se establecieron en el Río de la Plata zonas de espera que asociadas a las zonas A, B, C y D y la zona de servicios por lo que la entrada estaría organizada.

Desarrollar la señalización que garantiza una navegación segura con el corredor de aguas es otro objetivo fundamental. Estas tareas deben ser financiadas con las tasas de navegabilidad que se cobran. Los canales sensibles como Martín García, así como el ensanche del canal de acceso a Montevideo serían de las actividades más costosas que se deben encarar sostenidamente. El Río Uruguay conjuntamente con Argentina, CARU mediante, mantener la señalización del río hasta Paysandú con prioridad y río arriba atendiendo los proyectos de carga que puedan generarse.

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

R: Si bien parece complejo y como no está implementado, el Estado se debe ocupar de cumplir un rol promotor de la actividad. Los especialistas evalúan que hay cabida para el empleo bajo bandera nacional de dos petroleros que le darían independencia comercial de abastecimiento de crudo. Es ANCAP que ya desarrolla actividades marítimas quien podría gestionarlo como ya se ha hecho. La carga de Paysandú a

Montevideo teóricamente debería ser más económica por buque que por camión, el problema es los costos de piso en Paysandú y en Montevideo con margen de tiempo suficiente que asegure la carga disponible para la llegada del buque que realiza el transporte internacional.

**7.- De estimar oportuna la creación de un organismo que unifique, coordine y supervise políticas, objetivos y acciones estratégicas relacionadas con lo República Oriental del Uruguay Revista Naval Edición octubre 2024 marítimo, fluvial y portuario ¿en qué nivel dentro del organigrama institucional de la República lo ubicaría?**

R: Tenemos en mente la creación de una Secretaría de Asuntos Marítimos que podría estar dentro de la órbita de Presidencia de la República

**8.- ¿De qué manera debería asegurarse el equilibrio entre el componente técnico y el político, en las Delegaciones del País ante las diversas Comisiones Binacionales establecidas por los Tratados en vigor?**

R: Se debe priorizar lo técnico sin descuidar las capacidades de negociación por lo que lo político también debe ser considerado. La estructuración de un equipo que se complemente y como equipo todos aporten cualidades que den solidez a las propuestas. En nuestro caso la definición del representante que tenemos en la CARU ha cumplido específicamente con el doble criterio de idoneidad técnica y confianza política.

La presencia de la Armada en dichas comisiones es un aporte muy útil a la implementación de los proyectos planteados

**9.- ¿Qué opinión le merece la reactivación del proyecto de un puerto de aguas profundas?**

R: Siempre y cuando esté fundamentado con un estudio independiente que asegure dentro de los márgenes razonables que tiene viabilidad, si. Ya tenemos ejemplos fracasados como el de Gas Sayago que no queremos que se repitan.

**10.-En relación a lo establecido en el Decreto N° 388/019 de 9 de diciembre de 2019, Regulación de la Política Nacional Antártica, ¿Comparte los principales objetivos de la Política Nacional Antártica? ¿Qué opinión le merecen? De no estar de acuerdo ¿Cuáles y por qué motivos los sustituiría, cambiaría o enmendaría?**

Se accede por aquí: <https://www.imo.com.uy/bases/decretos/388-2019/1>

R: La proyección de Uruguay en la Antártida ha sido una prioridad por muchos años consolidándose desde 1968 con la creación del Instituto Antártico y en la década del 80 se avanzó hasta la instalación de la base en la isla Rey Jorge y el ingreso de Uruguay con el estatus de Miembro Consultivo del Tratado Antártico. Todo decreto es perfectible y acorde a nuestras capacidades se podrá oportunamente contribuir más a proyectos de investigación y colaboración con otros países. La política de desarrollo de nuestra presencia en la Antártida es de especial prioridad con una mirada estratégica que debe reafirmarse.

**11.-¿Cómo resultaría para el país otorgar facilidades portuarias y de servicios a buques de terceras banderas que operan en la región, para satisfacer sus requerimientos logísticos? ¿Qué inconvenientes o beneficios relevantes percibe de mantenerse una política al respecto?**

R: Está en trámite el apoyo a Paraguay, sin dudas lo vemos beneficioso para todas las partes. Paraguay lo necesita para darle estabilidad a los transportes y para Uruguay también le es beneficioso contar con infraestructura que opere regularmente con un cliente ávido de carga. Siempre habrá mano de obra uruguaya en esa actividad y las inversiones mejoran la infraestructura existente.

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

R: El control de las aguas jurisdiccionales es un elemento importante para proteger nuestros recursos naturales en el mar e impedir su depredación. Las regulaciones de zonas de veda, que se deben respetar, para asegurar la fauna marina deben ser monitoreada y es por eso la importancia de los OPV. La renovación de la flota pesquera es una oportunidad para contribuir en ese camino también ya que una flota más económica y funcional podrá realizar su trabajo eficientemente.

**13.-¿De qué manera considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones tanto en el sector público como privado?**

R: La desaparición del dique flotante es un problema que debe ser resuelto de la manera más rápida posible. Su ausencia nos quita un componente relevante en la capacidad de atracción de servicios internacionales y afecta la posibilidad de realizar los mantenimientos de los buques de bandera nacional, particularmente de la pesca.

Pero, además, afecta por la pérdida de puestos de trabajo de alta calificación y se puede deteriorar el know how en un área

que avanza tecnológicamente de manera muy veloz.

Es imprescindible acelerar los procesos de selección de nuevos emprendimientos de construcción y reparación naval instalando un nuevo emprendimiento o más de uno.

**14.-Como Políticas de Estado para el ámbito marítimo, ¿qué aspectos relacionados a los intereses marítimos priorizaría como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios?**

R: Buscar un acuerdo para la creación de la ya mencionada Secretaría de Asuntos Marítimos al nivel de la Presidencia de la República y generar un Plan Maestro del Sistema Portuario que regule y ordene el desarrollo de los puertos que trascienda los períodos de gobierno.

**SEGUNDA PARTE**

**Relativo al Estado, su territorio Marítimo y el Rol de la Armada Nacional**

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

**sus derechos y obligaciones en el ámbito marítimo. Es conocido que actualmente la Armada Nacional tiene serias limitaciones para desarrollar esas tareas y que, en los grandes espacios bajo jurisdicción, “sin vigilante no hay derecho”. En este contexto ¿cuál es su visión respecto a la importancia que tiene el Territorio Marítimo Nacional (hoy apenas ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales, y como visualiza que deban evolucionar (ampliar o reducir) los medios navales y aeronavales y la dotación de personal de la Armada Nacional, en relación con las dimensiones de dicho territorio, a fin de cumplir con la Misión asignada por la Ley N° 19755 de 26 de julio de 2019, Modificación de la Ley orgánica de las Fuerzas Armadas.**

R: Debemos asegurar la incorporación de las dos OPV, junto con el buque de investigación científica y el ROU Artigas se contaría con medios importantes que una vez puestos en operación se podrá evaluar la situación del material nuevamente.

El fortalecimiento de las relaciones con Corea del Sur manifestado con la donación de una lancha, puede ser una oportunidad para estudiar la incorporación de otras embarcaciones gemelas a esa.

Las tres lanchas norteamericanas fueron un oxígeno para el cumplimiento de las responsabilidades a corta distancia de la costa es por eso que es necesario la incorporación de buque de porte para la custodia de la ZZE.

**16.-¿Cuál es su posición respecto a la participación de las Fuerzas Armadas, en nuestro caso específico de la Armada Nacional, en asuntos de seguridad interior? En caso de contemplar la viabilidad de su empleo, ¿en qué áreas consideraría su**

**participación y cómo organizaría su implementación?**

R: La Prefectura Nacional Naval realiza su rol policial en el área de jurisdicción y las Fuerzas Armadas se encargan de la zona de frontera seca y custodia perimetral de cárceles. No creemos que las Fuerzas Armadas tengan que avanzar en la participación de la política de seguridad pública, sin perjuicio de su cooperación en tareas de inteligencia, particularmente vinculadas al combate al narcotráfico.

**17.-Como aspirante a la Presidencia de la República, ¿tiene algún comentario adicional o aclaración respecto a los temas abordados, así como cualquier otro asunto relacionado a los Intereses Marítimos, el empleo de las Fuerzas Armadas en general y la Armada Nacional en particular que considere relevante poner a consideración de la ciudadanía?**

R: Tenemos la convicción que los intereses marítimos y las funciones que cumple la Armada Nacional en particular y las Fuerzas Armadas en general para la defensa de la soberanía y para el desarrollo de los recursos naturales y las actividades productivas conectadas con ello es un tema de prioridad para un futuro gobierno.

Es muy importante que exista una relación coordinada con el Ministerio de Relaciones Exteriores en los asuntos vinculados con los intereses marítimos.

Agradecer a Revista Naval esta posibilidad proporcionada cada año electoral de encuentro con sus lectores. Aprovecho para reconocer el aporte que ustedes realizan desde este medio para generar conciencia marítima.





# **Cuestionario a candidatos a la Presidencia de la República Período de gobierno 2025 - 2030 Dr. Álvaro Delgado Partido Nacional**

## **PRIMERA PARTE**

### **Relativo a los Intereses Marítimos**

**1.- ¿Cómo evalúa el proceso y resultados de la aplicación de la Ley N° 16246 de 8 de abril de 1992, de Puertos, desde su entrada en vigor a la fecha? ¿Estima que debería ajustarse el texto a una nueva realidad, en que forma?**

La Ley N° 16.246 fue un hito en la historia portuaria nacional que permitió transformar radicalmente los servicios portuarios, hasta entonces fuera de cualquier consideración como aceptable para la competitividad de nuestro comercio exterior. La aplicación de la ley permitió un cambio del modelo de prestación de los servicios portuarios, pasando del antiguo modelo de “puerto operador” a “puerto propietario” lo que repercutió muy rápidamente en el aumento de la eficiencia de los servicios, la multiplicación de oportunidades para empresas operadoras portuarias con el consiguiente aumento de puestos de trabajo, y, posteriormente, la aparición de terminales especializadas de alta eficiencia en el Puerto de Montevideo, lo que continúa posicionando a nuestra principal terminal marítima como un puerto de vanguardia en el Río de la Plata con una importante captación de cargas regionales y con perspectivas ciertas de crecimiento.

Cualquier eventual modificación en la Ley entendemos que deberían ser generada

únicamente a partir de una amplia base de discusión y consenso entre los principales actores del sector, de modo de no generar alteraciones en los procesos actuales, que tienen que seguir orientados hacia la consolidación del sector portuario nacional como proveedor de servicios portuarios convenientes para el comercio exterior uruguayo y para las cargas regionales.

**2.- La competencia de Intereses Marítimos con la Republica Argentina es histórica en diversos aspectos. ¿Qué enfoque general considera adecuado para alcanzar acuerdos que propicien un desarrollo fluido de dicho sector de la economía de ambas partes?**

El Partido Nacional ha mostrado, desde la radical transformación del modelo portuario nacional de la década de los noventa del siglo pasado, una clara vocación de innovación y de orientación hacia el posicionamiento de los puertos uruguayos en un camino de inserción en las cadenas logísticas regionales. Ello incluyó una imprescindible claridad y valentía para defender los intereses nacionales al amparo de los tratados internacionales con la República Argentina sobre las aguas compartidas que condujeron, primero, a la consolidación del proceso de profundización y mantenimiento de la vía navegable del sistema de Canales Martín García, que posicionó en forma definitiva al Puerto de Nueva Palmira como terminal portuaria no sólo para las exporta-

ciones uruguayas sino que como destino de cargas de la Hidrovía Paraguay-Paraná (con posteriores impactos positivos para la consolidación de la instalación de las dos primeras plantas de celulosa de escala mundial en el país, cuya viabilidad está asociada al acceso a la vía navegable de Martín García para la salida de la celulosa tanto desde la terminal de Ontur en Nueva Palmira como de la de Punta Pereira en Conchillas) y, en segundo término, un posicionamiento claro y fundamentado para defender la aspiración de profundización del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo a 14 m, aspiración legítima del interés nacional y envuelta en una gran confusión durante las administraciones anteriores, pero que pudo llegar a la aceptación por parte de la República Argentina para poder dotar al Puerto de Montevideo de una profundidad que lo posicionará aún más como puerto concentrador en el Río de la Plata.

Por tanto, el enfoque general con relación a la gestión de los intereses marítimos y portuarios con la República Argentina será el de mantener la misma línea de coherencia y defensa de los legítimos intereses nacionales, de modo de seguir generando oportunidades para el comercio exterior de ambas naciones, puesto que el aumento de la capacidad de las terminales portuarias repercute en forma positiva en el comercio de toda la región y no sólo del Uruguay.

### **3.- ¿Cómo aprecia la situación y perspectivas de un sector tan importante y tan depreciado en la actualidad como la pesca?**

La pesca es un sector de la actividad nacional llamado a encontrar nuevas oportunidades de crecimiento y de inserción en las cadenas de comercialización de sus productos a escala global. La dimensión reducida del mercado uruguayo no le ha dado las

mejores oportunidades para su crecimiento y consolidación, por lo que se deberán seguir analizando y discutiendo las medidas que desde el estado permitan promover la consolidación del sector bajo una estructura sostenible y rentable que conduzca a la permanencia del sector bajo parámetros aceptables para la actividad en el largo plazo.

### **4.- ¿De qué manera entiende que debería nuestro sistema de enseñanza incluir los aspectos del Espacio Marítimo, tan importante en la economía del país, para generar Conciencia Marítima en las futuras generaciones?**

El crecimiento incesante de las oportunidades económicas asociadas al espacio marítimo, con actividades tradicionales como la pesca, los puertos y el turismo y otras emergentes, propias de los nuevos tiempos, como la exploración de energéticos en el subsuelo o la generación de energía eólica en el mar territorial ponen sobre la mesa la cada vez mayor necesidad de posicionar las cuestiones asociadas a ese espacio marítimo como una conciencia marítima nacional, la que debería ser atendida en todas sus dimensiones, tanto desde las entidades gubernamentales de referencia como en los procesos de formación de los ciudadanos desde las etapas más iniciales.

El área marítima es hoy mayor que el área terrestre de nuestro país y ello debe llamarnos a la reflexión acerca de generar un punto de inflexión en la consideración de los ciudadanos respecto al mar, lo que sólo podrá ser logrado y sostenido en el largo plazo si es objeto de una valoración desde el sistema educativo desde la primera infancia.

En consecuencia, entendemos necesario el promover la inclusión de las cuestiones asociadas a los intereses marítimos de la nación en los programas de educación desde

la etapa escolar como modo de dar una respuesta necesaria para los objetivos citados.

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

Nuestro país podrá asegurar su inserción en las rutas marítimas de relevancia en el comercio mundial únicamente si mantiene coherencia y orientaciones claras respecto a su capacidad de respuesta ante los requerimientos de los grandes operadores del comercio marítimo internacional.

Ello se traduce en el mantenimiento de la certeza jurídica, en el cumplimiento de los contratos, en la consistencia de la política portuaria, tanto en cuanto a los puertos públicos como a los puertos concesionados a empresas privadas, en el sostenimiento de procesos que aseguren la implantación de proyectos de gran porte con terminales especializadas en nuestros puertos, en la defensa de los intereses y derechos de nuestras vías navegables y en la defensa del cumplimiento de los tratados internacionales que regulan la navegación en los espacios regionales.

**6.- De resultar relevante el aspecto del transporte marítimo en su programa de gobierno, ¿Cómo estimularía el desarrollo de la Marina Mercante Nacional y el cabotaje fluvial y regional?**

El desarrollo de la Marina Mercante Nacional, así como el cabotaje fluvial y re-

gional, estarán ligados a la consolidación de las oportunidades basadas en la consistencia y solidez del sistema portuario junto a las oportunidades que el mismo entraña en su relación con la inserción en las cadenas logísticas regionales y mundiales.

La aparición de flotas especializadas en el transporte fluvial (la madera de Montes del Plata y la celulosa de UPM 1) son una consecuencia natural de oportunidades comerciales asociadas a políticas integrales de desarrollo y no la mera consecuencia de decisiones unilaterales del estado con mecanismos de promoción que no pueden sostenerse en el tiempo sin bases económicas sólidas.

Nuestra posición será la de mantener las políticas orientadas al desarrollo, sobre bases sólidas tanto legales como económicas y favoreciendo la generación de oportunidades para los actores nacionales, dentro de los cuales la marina mercante continuará teniendo una posición de privilegio como generadora de actividades relevantes para las cadenas productivas y comerciales.

**7.- De estimar oportuna la creación de un organismo que unifique, coordine y supervise políticas, objetivos y acciones estratégicas relacionadas con lo marítimo, fluvial y portuario ¿en qué nivel dentro del organigrama institucional de la República lo ubicaría?**

Nuestra orientación con relación a los intereses nacionales de crecimiento y bienestar es la de consolidar la creación de oportunidades para el desarrollo. Ello implicará continuar manteniendo una visión estratégica al amparo de la Constitución de la República en cuanto la división de responsabilidades en cuanto a la formulación de políticas y de los roles de gestión y controlador que a cada ámbito de competencia ella establece.

Así, el ente rector de la política portuaria es el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y desde éste entendemos poder desarrollar a pleno las potencialidades que la nación posee en cuanto a su vocación histórica en materia portuaria.

La continuidad de la inserción del país en las corrientes comerciales internacionales por vía marítima y fluvial tendrá desde el Poder Ejecutivo todo nuestro compromiso, como ya hemos demostrado, sosteniendo políticas responsables, de largo plazo, y con amplio sustento legal.

### **¿De qué manera debería asegurarse el equilibrio entre el componente técnico y el político, en las Delegaciones del País ante las diversas Comisiones Binacionales establecidas por los Tratados en vigor?**

Consideramos que la representación nacional en la Delegaciones ante las Comisiones Binacionales es una responsabilidad política, la que debe estar apoyada en fundamentos técnicos sólidos, con formación y experiencia en los ámbitos de desempeño técnico de la esfera binacional, en sus diferentes especialidades.

El país debería orientar esfuerzos, y en eso tenemos todos un compromiso, a generar capacidades técnicas de asesoramiento que puedan actuar en forma permanente, fuera de los avatares de los acontecimientos políticos para quienes tienen la obligación de representar políticamente los intereses de la nación en estas entidades de carácter supranacional.

### **¿Qué opinión le merece la reactivación del proyecto de un puerto de aguas profundas?**

La idea de la construcción de un puerto de aguas profundas entraña en sí misma una

aspiración que tenemos todos los orientales. La evidencia muestra que no es un objetivo que pueda consolidarse en realidad sólo con la decisión política. La escala del comercio internacional del Uruguay por sí sola no puede sostener proyectos de esta envergadura y ello ya quedó demostrado en tiempos no lejanos.

El país ha orientado sus esfuerzos recientes hacia la consolidación del Puerto de Montevideo como un puerto hub para la región, lo que se funda en el incipiente proceso de profundización de su Canal de Acceso a 14 m. La existencia de terminales especializadas deberá conducir a Montevideo, junto a su nueva profundidad, a posicionarse en forma más relevante en los flujos regionales, para lo cual aún deberán cumplirse etapas de un proceso que aún requiere niveles de mayor madurez.

La idea de una nueva terminal portuaria en la costa oceánica, con profundidades aún mayores, entendemos no debe perderse de vista pero su evolución deberá estar acompañada de procesos de análisis vinculados a la eventual aparición de oportunidades asociadas a cargas de volúmenes muy relevantes que puedan surgir sujetas a emprendimientos futuros que puedan brindar una viabilidad de largo plazo a una infraestructura de la naturaleza de un puerto de aguas profundas.

### **8.- En relación a lo establecido en el Decreto N° 388/019 de 9 de diciembre de 2019, Regulación de la Política Nacional Antártica, ¿Comparte los principales objetivos de la Política Nacional Antártica? ¿Qué opinión le merecen? De no estar de acuerdo ¿Cuáles y por qué motivos los sustituiría, cambiaría o enmendaría?**

Nuestra posición respecto a la Política Nacional Antártica es que ella debe estar sujeta al mantenimiento de los espacios

logrados para el país en la esfera internacional con relación al continente antártico, sujeta a la capacidad del Estado de sostener sus operaciones de acuerdo a la disponibilidad de recursos.

Entendemos como relevante el mantener una elevada sinergia con las actividades de investigación, las que brindan el sustento y razón para el mantenimiento de nuestros intereses sobre el espacio antártico internacional.

**9.- ¿Cómo resultaría para el país otorgar facilidades portuarias y de servicios a buques de terceras banderas que operan en la región, para satisfacer sus requerimientos logísticos? ¿Qué inconvenientes o beneficios relevantes percibe de mantenerse una política al respecto?**

La vocación portuaria de nuestro país reposa en la venta de servicios portuarios y a las mercaderías en nuestros puertos. El espacio económico que ello genera fundamenta el éxito de nuestro sistema portuario. En consecuencia, la generación de oportunidades para la venta de servicios a buques y flotas de terceras banderas debe mantenerse como un objetivo relevante para la inserción de nuestros puertos, siempre que ello repose en el sustento jurídico que ha acompañado nuestra administración de los intereses portuarios nacionales.

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

El sector marítimo no puede desempeñarse en forma independiente de los grandes ejes de la política ambiental nacional, la que ha dado muestras sobradas de solidez, seriedad y respeto a los intereses presentes y futuros.

El sector marítimo debe responder en cuanto a su desempeño en estricta observancia de la legislación ambiental nacional, la que no es ajena a los marcos de desempeño de la actividad marítima en la escala internacional, bajo las regulaciones emanadas de las entidades marítimas de escala global.

**11.- ¿De qué manera considera factible el desarrollo de la industria naval de construcciones y reparaciones tanto en el sector público como privado?**

El sector de la construcción y la reparación naval es un eje importante de las actividades portuarias y marítimas y está sujeto a la disponibilidad de factores de escala que permitan su desempeño bajo condiciones de viabilidad económica.

Entendemos que resulta necesario otorgar un marco de oportunidades adecuado al establecimiento de nuevas empresas privadas en el sector de la industria naval, dentro de esquemas sanos y que no signifiquen la asignación de recursos del estado, en definitiva de la sociedad, sino que a través de la generación de oportunidades de inversión para empresas especializadas que encuentren en nuestro país las condiciones adecuadas para el establecimiento de industrias del sector.

**12.- Como Políticas de Estado para el ámbito marítimo, ¿qué aspectos relacionados a los intereses marítimos priorizaría como meta para alcanzar acuerdos multipartidarios?**

La política portuaria para los puertos comerciales prevista en la Ley N° 16.246 de Servicios Portuarios debe ser el eje rector que continúe guiando las acciones del estado en la materia, como forma de promover la aparición de crecientes oportunidades para el sector.

## SEGUNDA PARTE

### Relativo al Estado, su territorio Marítimo y el Rol de la Armada Nacional

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

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

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

En este contexto ¿cuál es su visión respecto a la importancia que tiene el Territorio Marítimo Nacional (hoy apenas ocupado y vigilado) para los Intereses Nacionales, y como visualiza que deban evolucionar (ampliar o reducir) los medios navales y aeronavales y la dotación de personal de la Armada Nacional, en relación con las dimensiones de dicho territorio, a fin de cumplir con la Misión asignada por la Ley N° 19755 de 26 de julio de 2019, Modificación de la Ley orgánica de las Fuerzas Armadas.

Nuestra posición y visión sobre la gobernanza del Territorio Marítimo Nacional es de un claro compromiso desde el Gobierno para su ejercicio con la mayor capacidad que los recursos nacionales puedan disponer para ello. Reconocemos con especial aprecio el compromiso, el profesionalismo y la responsabilidad con que la Armada Nacional ha desempeñado el liderazgo en el ejercicio práctico de esta responsabilidad del Estado, cumpliendo a cabalidad su rol bajo un marco de carencias en cuanto a sus capacidades operacionales y de personal.

Nuestro compromiso es el de mantener y reforzar el esfuerzo que hemos demostrado en la actual gestión para dotar a la Armada Nacional de los instrumentos adecuados para el logro de su misión buscando todas las alternativas presupuestales y de colaboración que puedan propender al logro de este objetivo.

**14.- ¿Cuál es su posición respecto a la participación de las Fuerzas Armadas, en nuestro caso específico de la Armada Nacional, en asuntos de seguridad interior? En caso de contemplar la viabilidad de su empleo, ¿en qué áreas consideraría su participación y cómo organizaría su implementación?**

Las Fuerzas Armadas tienen una función clave para la sociedad que debe ser preservada y no desnaturalizada. Naturalmente ya cumplen algunas funciones en materia de orden interno (cuidado de fronteras, guardias perimetrales) que son muy importantes para la sociedad.

No tenemos previstas mayores innovaciones en este sentido. Si parece claro que debemos seguir mejorando la coordinación y diálogo de las Fuerzas Armadas con el sistema político y la sociedad toda.

**15.- Como aspirante a la Presidencia de la República, ¿tiene algún comentario adicional o aclaración respecto a los temas abordados, así como cualquier otro asunto relacionado a los Intereses Marítimos, el empleo de las Fuerzas Armadas en general y la Armada Nacional en particular que considere relevante poner a consideración de la ciudadanía?**

Mi posición como aspirante a la Presidencia de la República entiendo que ha quedado patente a través de mi desempe-

ño tanto en cargos legislativos como ejecutivos. No es más que la de un profundo respeto por el orden institucional y, en lo que refiere a la Fuerzas Armadas y, en particular, a la Armada Nacional, mi reconocimiento por su permanente compromiso con las causas nacionales y su entrega, sin reservas, al logro de los objetivos que el poder político le ha asignado, sin cuestionamientos ni excusas para desempeñarse con el mayor apego a la ley, al mando, y con los recursos que le hayan sido asignados.





# CONFLICTO ISRAEL - HAMAS

## (Segunda parte)

### De la decisión política a la realidad: el combate

Por el Capitán de Navío (CG) (R) Magíster Ricardo Jorge BARBOZA ZAS



*Nació en Montevideo el 18 de mayo de 1962. Ingresó al Liceo Militar desde 1977 a 1979. En 1980 ingresó a la Escuela Naval egresando como Guardiamarina en diciembre de 1984.*

*Se desempeñó como Oficial Subalterno en Unidades Flotantes terrestres, especialización en Infantería de Marina. Observador Naval en la Misión de Paz en el Reino de Camboya (UNTAC), año 1993. Comandante de la Compañía reforzada Fluvial en la República Democrática del Congo (MONUC), año 2003-2004. Como Oficial Superior se ha desempeñado como Segundo Jefe del Batallón Conjunto en la República de Haití (MINUSTAH), año 2007- 2008. Comandante de Contingente Naval en la República de Haití (MINUSTHA), año 2011-2012. Jefe del Centro de Operaciones de Misiones de Paz de la Armada e integrante del Centro de Misiones de Paz a nivel Nacional. Pasó a retiro voluntario en diciembre de 2013.*

#### *TÍTULOS ACADÉMICOS.*

*Magíster en Estrategia Nacional del Centro de Altos Estudios Nacionales, año 2021. Maestrando en la Maestría de Relaciones Internacionales en la Facultad de Derecho, año 2014. Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, año 2005. Licenciado en Relaciones Internacionales por la Facultad de Derecho, año 2003. Licenciado en Ciencias Políticas por la Facultad de Ciencias Sociales, año 2018. Diplomado en Geopolítica por la Universidad Católica año 1993. Diplomado de Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval, año 2005. Instructor de Instructores por el Departamento de Misiones de Paz de ONU, año 2007.*

#### *DOCENCIA.*

*Docente Grado II en la Facultad de Derecho en la Carrera de Relaciones Internacionales en Teoría de las RRII 1 y 2 desde año 2012. Egresado como Profesor Adscripto en Teoría de las RRII de la Unidad de Apoyo Pedagógico de la Facultad de Derecho desde año 2018. Docente a cargo de la materia opcional de Introducción a la Geopolítica en la carrera de Relaciones Internacionales en Facultad de Derecho desde el año 2016. Docente a cargo de la materia opcional de EEUU América Latina una Relación Asimétrica en la carrera de Relaciones Internacionales en Facultad de Derecho, desde el año 2016. Docente de la Escuela de Guerra en el Curso de Estado Mayor de la Armada CO-07 en las materias de Relaciones internacionales desde ese año 2005 y Metodología de la Investigación y Derecho Internacional Publico desde año 2022. Docente en los Cursos de pasaje de Grado de la Escuela de Guerra Naval desde el año 2007 en el Curso Geopolítica CO - 02 Curso de pasaje de grado de Capitán de Corbeta a Capitán de Fragata y Curso de Introducción a la Geopolítica CO - 04 Curso de pasaje de grado de Teniente de Navío a Capitán de Corbeta.*

## La decisión estratégica

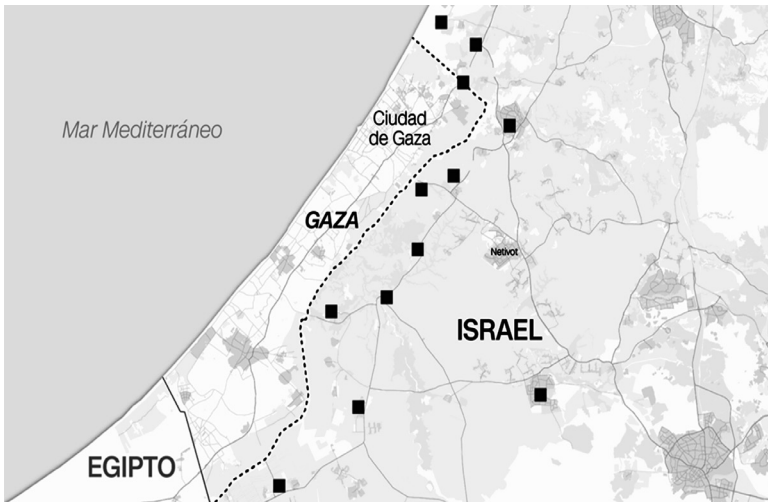
El 7 de octubre de 2023 a las 06:30 horas de la mañana del sabbat (día festivo para la comunidad judía, que coincidía con el fin de la festividad de la Simchat Torah) se tomó una decisión política a ser implementada a través de una decisión militar, en este caso una incursión (correría, razía, ataque, batida, expedición), que para muchos militares es la incursión en territorio enemigo a los efectos de lograr un objetivo militar y una vez logrado este regresar a territorio propio. Si a esto le sumamos que debe de ser una acción terrorista (acción política que por la acción del terror busca difundir su mensaje), entonces se plantean preguntas básicas para llevar a cabo la acción: ¿quién es el enemigo de la acción planeada?, ¿qué es lo que le causa más terror al enemigo de la acción planeada?, y la pregunta más importante: ¿cuál es el objetivo de la acción planeada? Las posibles respuestas se desarrollan a continuación. Todas las sociedades poseen valores espirituales y religiosos que pasan por una asimilación y valoración intangible e irracional conocida como la fe. Para el caso de la sociedad israelí —y en especial para la judía, que era la que se encontraba en su mayoría en los alrededores de la Franja de Gaza—, el respeto por los muertos y la integridad de los cuerpos es un elemento esencial; el vilipendio de estos causaría un gran golpe emocional para ese colectivo. Por lo tanto, generar la mayor cantidad de muertos, en particular ancianos, mujeres y niños, la mutilación de estos y la tortura formaban parte del *modus operandi* para causar esos efectos psicológicos y morales en la búsqueda de una reacción individual y colectiva contra los perpetradores de esta acción.

Otra parte fundamental de las acciones terroristas es la difusión de las imágenes que se quieren transmitir. Como sabemos,

en este siglo cada persona portadora de un celular es un observador interesado o no de los eventos que ocurren su alrededor; en este caso el interés de difundir estos eventos, los perpetradores cargaban cámaras individuales conectadas a la nube, para evitar perder las imágenes que serían necesarias para difundir a través de las redes sociales y los eventos con el mensaje del grupo perpetrador. De esta manera se preparó una incursión militar terrorista sumada a la cobertura espiritual de los perpetradores en el concepto de la inmolación por la causa propia o ajena.

Como vemos, esta incursión debía lograr su objetivo táctico y estratégico, causar el terror dentro del territorio israelí, al grado de ser el evento más dramático desde 1948. Cuando mencionamos anteriormente el objetivo de buscar el terror en el componente que incurrió no solo pasa por un convencimiento político, sino también por un convencimiento religioso, acompañado de los cambios de reglas para que los eventos no sean cuestionados moralmente por los individuos.

A modo de ejemplo, para estos movimientos su base es una visión religioso-política del mundo y en el Corán (recitación en árabe compuesta de 114 capítulos llamados *Tura*, texto que forma parte de la Charia, que es el conjunto de las reglas reveladas por Dios a Mahoma), un libro de referencia para el mundo islámico, se especifica que los combatientes no deben accionar contra los ancianos, mujeres y niños o los combatientes rendidos. Entonces ¿por qué la masacre iba a ser indiscriminada? El grupo Hamás a través de uno de sus líderes religiosos emitió una *fatwa* (decreto) en el cual reconoce al Estado de Israel común Estado militarizado, al estar militarizado entonces su población está integrada por militares en actividad, reservistas o civiles que hicieron servicio militar y se encuentran a la orden,



Ataques realizado por Hamas en territorio israelí el 7 de octubre

sumado a los niños como futuros integrantes de esa realidad que es la sociedad militarizada. De esta manera, a cualquier integrante de la sociedad israelí se lo considera combatiente, con la consabida posibilidad de ser muerto por los integrantes de este grupo islamista.

El día 7 de octubre en la zona se encontraban 5 de los 31 batallones activos de las FDI; por decisión política, la mayoría se encontraba cumpliendo su obligación por ley de asistir y proteger a los colonos judíos en la zona de Cisjordania. Los planes de contingencia existentes no se podían aplicar por la falta de efectivos y los informes existentes de actividades sospechosas dentro de la Franja de Gaza fueron desestimados.

La infranqueable alta muralla fue perforada, la seguridad se basaba en inteligencia artificial mezclada con diferentes sistemas como el HUMINT (Human Intelligence, por sus siglas en inglés, Inteligencia de Fuentes Humanas en español), que se encuadra dentro de las disciplinas de obtención de información y los sistemas de defensa aérea. Todo esto había colaborado a desestimar cualquier amenaza procedente

de Hamás; se estaba en una *inestabilidad estable*.

Hamás daba inicio a la operación conocida como Tormenta de Al-Aqsa (la mezquita de Al-Aqsa en Jerusalén es un lugar reiterativo de incidentes y protestas de palestinos que son desalojados por la policía israelí), que comenzó con un ataque de baja tecnología, explotando el elemento sorpresa y la planificación previa, no con armamento avanzado. Hamás demostró una gran capacidad de mando y control (C2), el uso de drones contra los puestos de vigilancia automatizados y vehículos blindados en una rutina similar a lo que se puede ver en la guerra ruso-ucraniana.

Entre 1.000 y 1.500 combatientes entrenados salieron en distintas oleadas. En la primera oleada fueron uniformados completamente de negro y con cámaras individuales, eran la punta de lanza con la opción de inmólación propia, con el objetivo de causar la mayor destrucción material y humana posible. En la segunda oleada los integrantes estaban uniformados de combate con cámaras individuales encargados de profundizar los ataques, asegurar los obje-

tivos y tratar de obtener cuerpos israelíes o rehenes sin importar sexo o edad, también buscando la mayor destrucción posible material y humana; una parte importante de esta segunda ola era regresar con rehenes a la Franja de Gaza.

La tercera ola fue integrada por gente corriente que fue alentada a incursionar para destruir todo lo posible en lo material y humano, con la opción de que regresarán con pruebas del daño humano mediante cuerpos, partes de estos o rehenes, por los cuales eran recompensados monetariamente.

En las primeras oleadas iban equipados con fusiles automáticos, ametralladoras, lanzagranadas RPG y granadas; se obtuvo la sorpresa estratégica, operativa y táctica en los alrededores de la Franja de Gaza, se tomó el puesto fronterizo de Erez (única entrada a la Franja de Gaza controlada por Israel) que permitió el cruce de vehículos todo terreno con milicianos y población civil, parapentes lograron infiltrarse, mientras que las embarcaciones semirrígidas fueron neutralizadas por la Armada israelí. Simultáneamente en un mismo momento se dispararon hasta 2.000 cohetes Rajum y Quds, saturando de esta manera los medios electrónicos de sus defensas aéreas y el agotamiento de los stock antimisiles disponibles para la defensa; si bien la mayoría fueron interceptados, decenas de ellos alcanzaron Tel Aviv y Jerusalén (no olvidemos que el avance de la tecnología eliminó la posibilidad de defensa en profundidad en todo el Estado de Israel).

También se usaron drones suicidas, tanto civiles como militares, para lanzar granadas en los puestos fronterizos o contra blindados para ataques a instalaciones. En las imágenes subidas por Hamás se puede ver cómo se destruyen las cercas inteligentes antitúneles instaladas por las FDI y se instalan sistemas contracarros portátiles para

preparar emboscadas ante posibles contraataques de las FDI.

Se puede considerar que este ataque manejó algunos aspectos de la guerra multidominio (dominios terrestre, aéreo, marítimo, espacial y ciberespacial), donde vectores que apuntan a un mismo punto actuaron logrando la saturación de ese punto, mediante la conducción de movimientos por tierra, mar y aire. A esto se le suman las acciones cibernéticas, en su mayoría dirigidas a lo cognitivo (rendimiento óptimo del cerebro pese a la saturación de este por distintos impulsos), logrando sembrar el caos en los puestos fronterizos en la búsqueda del objetivo final, generar terror en las bases a penetrar y asesinar civiles transformándose en un acto de guerra híbrida muy sofisticada y muy brutal.

El kibutz Reim fue el que sufrió más víctimas, junto al festival Supernova con 5.000 jóvenes asistentes. A las 7 de la mañana llegaron parapentes, *pick up* y Jeep con identificación de Hamás, donde los que no pudieron huir fueron masacrados, las mujeres fueron violadas juntos a los recientes cadáveres, algunas asesinadas y otras secuestradas (imágenes de mujeres desfilando a pie con sangre entre sus piernas se pudieron ver en todos los medios de comunicación del mundo), totalizando 364 víctimas. Mientras tanto en el kibutz se encontraban cuerpos mutilados de hombres y mujeres de todas las edades, niños con disparos a quemarropa y sin ropa. Esta situación se repitió en otros kibutz, pero en menor escala. El resultado final de la incursión fue de 304 soldados de las fuerzas del FDI, 44 policías, 1.200 personas (el número no está definido por la dificultad en identificar varios cuerpos y partes de ellos), 273 secuestrados y aproximadamente 1.500 palestinos muertos, con casi 20 horas de operaciones por parte de las FDI para recuperar el control positivo del terreno.

## Efectos tácticos, estratégicos, geopolíticos y en las relaciones internacionales

El evento del 7 de octubre de 2023 como decisión política buscó generar efectos. La situación era que Israel había sido agredido —este Estado no previó el ataque— con un número de víctimas como nunca desde su fundación y a su vez tenía un total de 273 secuestrados que habían sido llevados al interior de la Franja de Gaza. Una reacción ideal que se podría haber planteado por parte del Estado de Israel sería rodear la Franja de Gaza, sitiarla y comenzar negociaciones a nivel internacional para lograr el regreso de los secuestrados; esto hubiera desarticulado el efecto buscado de iniciar un conflicto a nivel estratégico en el teatro de operaciones de Medio Oriente por parte del grupo de Hamás apoyado por Irán.

El mito de invencibilidad del Estado israelí se había roto. La reacción de este Estado fue la esperada visto que ha tenido conflictos de todo tipo incrementándose en las últimas décadas, de problemas de baja intensidad a atentados terroristas suicidas. La decisión, apoyada por su sociedad, fue la de cercar la Franja de Gaza y comenzar un bombardeo para posteriormente pasar a una invasión de la zona más densamente poblada del mundo: en 47 kilómetros por 22 kilómetros (promedio) vivían 2.5 millones de palestinos.

A nivel internacional hubo condena por parte de la mayoría de los países occidentales, de algunos latinoamericanos y del secretario General de Naciones Unidas. Después de casi dos semanas las FDI comenzaron a ingresar dentro del territorio de la Franja de Gaza, previo a una campaña de bombardeos sin igual. La guerra de la desinformación comenzaba y los números de víctimas dentro de la Franja de Gaza eran proporcionados por Hamás.

Paralelamente a través de los medios de información había comenzado a conocerse la actividad militar que se estaba dando a través de bombardeos, los grupos proxy existentes en la región dependientes de Irán se comenzaron a activar, Hezbolá en el norte israelí asentado en territorio libanés, el principal grupo de apoyo de Irán se mantuvo a la expectativa con algunos intercambios de lanzamiento de misiles con el Estado israelí; Estados Unidos desplegó en la zona frente a la costa libanesa dos grupos de tareas integrados por sus respectivos portaaviones atómicos CVN 78 USS Gerald R. Ford y el CVN 69 USS Dwight D. Eisenhower.

El otro grupo proxy establecido en Yemen, los rebeldes hutíes, se declaran a favor del pueblo palestino y reafirman los alegatos de su lema fundador. A principios de noviembre los rebeldes hutíes comenzaron a lanzar misiles balísticos a 2.000 kilómetros de distancia contra Israel —demostrado así una capacidad desconocida— y posteriormente comenzaron a lanzar misiles y drones contra el tráfico marítimo que navega por el mar Rojo.

El 18 de octubre en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas la resolución S/2023/773 fue presentada por Brasil, pidiendo una pausa por causa humanitaria. Esta obtuvo 12 votos a favor y el veto de Estados Unidos, posteriormente Rusia presentó una enmienda para el alto al fuego que fue rechazada. El 7 de diciembre de 2023 el Secretario General de Naciones Unidas, António Guterres, invocó el artículo 99 de la Carta de Naciones Unidas, mismo artículo invocado por última vez en 1989 por el conflicto libanés. El mismo dice “el Secretario General podrá llamar la atención del Consejo de Seguridad hacia cualquier asunto que en su opinión pueda poner en peligro el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional”. Normalmente el Consejo de

Seguridad responde con un pedido de alto al fuego, algo poco probable porque sería vetado por Estados Unidos, tal y como sucedió.

El 27 de octubre la resolución A/ES-10/L.25 presentada por Jordania a la Asamblea General de Naciones Unidas pidió una “tregua humanitaria inmediata, duradera y sostenida, que todas las partes respeten el derecho internacional y que la ayuda a la Franja de Gaza continúe sin trabas”. El proyecto de resolución fue aprobado por 120 miembros a favor, 15 en contra y 45 abstenciones.

El 11 de noviembre se reunió en forma urgente y excepcional la Liga Árabe y la Organización para la Cooperación Islámica, se trató de un evento excepcional que hacía más de 15 años que no lograba la reunión de todos los integrantes del mundo islámico, con potencias islámicas antagónicas como Irán, Arabia Saudita o países enfrentados como Turquía, la Administración de Palestina y el presidente de Siria. La reunión se dividió en dos grupos; un grupo de países árabes encabezados por Argelia pidió la anulación completa de los vínculos con Israel, medida que no fue apoyada por Emiratos Árabes y Bahrein. El resultado final fue un comunicado con énfasis en el rechazo a las acciones de defensa del Estado de Israel, que instó a que la Corte Internacional inicie una investigación por los crímenes contra la humanidad que está cometiendo el Estado de Israel.

La estrategia del frente unificado islámico demostró su rotundo fracaso y si bien se continúa con grandes titulares y estridentes declaraciones, en el terreno lo que ha sucedido es que el tema se está diluyendo de a poco, en especial la reivindicación de los territorios a los palestinos. Podríamos llegar a especular como ha sucedido en el pasado cierta permisividad de los grupos árabes suníes ante a destrucción de los grupos

proxy prochiitas auspiciados por Irán y la comunidad conocida como Hermanos Musulmanes, grupo religioso que lucha desde 1920 por la transformación religiosa de los Estados árabes laicos para convertirlos en confesionales.

El viernes 8 de diciembre Estados Unidos vetó en el Consejo de Seguridad una resolución de alto al fuego presentada por Emiratos Árabes Unidos y que contaba con el apoyo de 97 países que no integraban el Consejo de Seguridad. En el sistema internacional, la primera reunión para tratar el tema de la Franja de Gaza por la Asamblea General de las Naciones Unidas se da el 13 de diciembre de 2023. La Asamblea General de las Naciones Unidas pidió un “alto al fuego inmediato”, después de que Egipto y Mauritania solicitaron formalmente una reunión de emergencia invocando la resolución 377<sup>a</sup>; por abrumadora mayoría 153 países votaron a favor, 10 en contra y hubo 23 abstenciones. Previo a la resolución, Estados Unidos y Austria trataron de incorporar a la condena los atentados del 7 de octubre por el brazo armado de Hamás, lo cual fue rechazado. Se aprobó una resolución no vinculante que exige un alto al fuego humanitario inmediato en Gaza.

Los demás grupos proxy en la región, en especial Siria e Irak, como mencionamos continúan en una posición de hostigamiento hacia Estados Unidos en el intento de que este se involucre en el conflicto de la región y por esa razón los Estados árabes se involucrarían, pero esta estrategia ha fracasado rotundamente, ya que el 29 de enero de 2024 un dron suicida impactó en una base estadounidense situada en Jordania al borde de la frontera con Siria, ocasionando 3 muertos y 40 heridos. Después de haber sufrido 170 ataques diferentes desde el 7 de octubre en diferentes bases, con misiles y drones en la región, Irán inmediatamente se desmarcó de esta acción militar y una

semana después Estados Unidos comenzó una serie de ataques contra 85 objetivos en Irak, con 125 municiones de precisión; en Siria atacó y provocó 16 bajas más en instalaciones del Cuerpo de Guardianes de la Revolución Islámica de Irán. El secretario de defensa norteamericano Lloyd James Austin III anunció que se estaba ante el inicio de una larga respuesta.

La Organización de Naciones Unidas está integrada por 54 países africanos, 33 americanos, 55 de Asia Pacífico, 29 de Europa occidental y otros Estados (Canadá, EE.UU, Turquía, Israel) y 23 de Europa oriental. De todos ellos, 45 países son islámicos, pero muchos son laicos y su religión principal está vinculada al islam y llegarían casi a un tercio de los integrantes de Naciones Unidas en un total de 64, estos números pueden explicar parte de los favoritismos en las resoluciones de la Asamblea General de esta organización internacional.

En el frente de las relaciones internacionales, la estrategia buscada por Irán ha resultado y se puede ver en los efectos, debido a la condena internacional que se ha logrado en los distintos foros mundiales, donde se deja de lado el motivo inicial y se condena la respuesta.

## CONCLUSIÓN

Al finalizar este trabajo, la guerra de Gaza ya lleva cuatro meses siendo el conflicto más extenso que ha vivido el Estado de Israel, con filtros a otros grupos *proxy* y ataques en forma indirecta al gran mentor, Irán. Indudablemente, el mariscal Carl von Clausewitz (1780-1831), que en su libro *De la guerra* plasmó la famosa frase “la guerra es la continuación de la política por otros medios”, nunca imaginó que con once palabras identificaría el centro de gravedad de las decisiones político-estratégicas. Esto lo podríamos representar

como la caída de la lluvia sobre un árbol, la cual cae por la fuerza de gravedad sobre la copa de este y comienza a deslizarse a lo largo de sus ramas y sus hojas, representando estas de las situaciones que existen en el entorno de la decisión política; pero esa lluvia pasa de las ramas más altas a las ramas más bajas, para llegar hasta el suelo o hasta el nacimiento del tronco y mojar la tierra próxima al tronco.

De la misma forma, la decisión política se comienza a aplicar a nivel estratégico hasta llegar al nivel táctico —la lluvia sobre el árbol—. Se trata de la decisión de un grupo con intereses específicos, en este caso que el Estado de Israel no pueda continuar con su decisión estratégica establecida desde 1948 en la búsqueda del reconocimiento por parte de los Estados como un Estado más del sistema internacional y, en especial, la lucha de los que lo combatieron desde su nacimiento como fueron los Estados árabes; es un choque de voluntades.

Ante el camino exitoso del Estado de Israel en la aplicación de su estrategia, los grupos árabes y persa (Irán) tomaron la decisión política, luego de una preparación de como mínimo dos años del atentado del 7 de octubre con ribetes, de ser el ataque terrorista más importante contra Israel desde 1948, catapultado por los tratados de Abraham (firmados entre Bahrein, Emiratos Árabes Unidos, Marruecos con Israel en 2020). Busca en lo político romper con el mensaje del partido gobernante de turno de poder estar en “el lugar más seguro para los israelíes, que es el territorio del Estado de Israel”. A su vez, se intentó elevar el nivel de táctico a estratégico del conflicto con la reacción buscada del gobierno israelí y la participación política de los Estados árabes (reunión de la Liga Árabe y la Organización de Cooperación Islámica), Hamás como actor principal y la participación táctica de grupo Hezbolá (Líbano) junto a los rebel-

des hutíes (Estrecho de Bab el-Mandeb, Yemen).

La respuesta diplomático-político-militar no logró un acuerdo único en el mundo árabe y en los efectos minimizó la reacción israelí, dejando en evidencia que no todos los Estados árabes comparten la visión radical de algunos de sus hermanos.

Después de la emergencia del momento, la situación internacional está volviendo a su causa normal. La decisión política del 7 de octubre solo ha conseguido el martirio de los habitantes de Gaza, la decisión del Estado de Israel es de cortar el problema de raíz (cortar el pasto) y presenta la visión de cambiar su política de respuesta ante los atentados a una reactiva, anticipadora y de prevención.

Hay asimismo una visión tangencial del problema por parte de los Estados árabes, permitiendo por omisión la eliminación de los elementos radicales del sistema que impedían la integración a nivel internacional de estos Estados árabes. La situación de la eliminación total del problema es imposible (grupos radicales), pero por lo menos afectar la logística y los elementos de toma de decisión harían que se disolvieran los problemas colaterales, como los rebeldes hutíes enfrentados también con Emiratos Árabes y la República Árabe Unida.

En 1973, Golda Meir, primera ministra del Estado de Israel, se vio sometida a una investigación estatal por su desempeño previo al estallar la Guerra del Yom Kippur. Esto demuestra que indudablemente, una vez finalizado el conflicto actual, le sucederá lo mismo al actual gobierno, su dimisión y juzgamiento por el cumplimiento de sus deberes; es por eso que podemos llegar a pensar que este conflicto se alargará o que buscará aumentar su escalada en forma controlada, si es posible. No sería la primera vez que la política necesita de una guerra: si no la tengo, la provocho y si la tengo, la man-

tengo. Esto sí que podría afectar la exitosa estrategia del Estado israelí desde 1948, porque todos sabemos que el político vive del voto local.

Los eventos a veces conducen a caminos no deseados, pero que deben ser aceptados porque son los hechos. La visión occidental de negociar, mediar y contemplar (Biden había sacado de la lista de terroristas a los hutíes) y sin duda complementando la visión de conflicto ucraniano-ruso la actitud debe cambiar. Se debe buscar una solución aunque no existan líderes de referencia de ambos lados, porque el mundo interconectado está para lo bueno, pero también para lo malo. Por eso, inevitablemente Clausewitz sigue teniendo razón: “la guerra es la continuación de la política por otros medios”.

## **Bibliografía**

BBC News Mundo (2023). Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/articles/cnev3gvrxxo>.

Equipo Editorial de las Fuerzas de Defensa de Israel (2018) Hezbollah detrás del régimen de Assad en el conflicto en Siria. Obtenido <https://www.idf.il/es/minisites/hezbola/hezbollah-detras-del-regimen-de-assad-en-el-conflicto-en-siria/>.

GOMEZ, D. (2023). El reconocimiento de Israel en el mundo árabe y musulmán. El Orden Mundial. Obtenido de <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/reconocimiento-israel-mundo-arabe-musulman/>.

JALIFE-RAHM, A. (2016). Geopolítica del Yihadismo Global. Grupo Editor Orfila Valentini, SA. México D.F.

LARROQUE, A. C. (2016). Geopolítica de los Islamismo. Edición RIALP, S.A. Madrid. España.

OCHOA, N. (2023). ¿Quiénes son los hutíes de Yemen? El Orden Mundial. Obtenido de <https://elordenmundial.com/quienes-son-huties-yemen/> noviembre.

OCHOA, N. (2023). ¿Qué es Hamás? El Orden Mundial. Obtenido de <https://elordenmundial.com/que-es-hamas/> octubre, 2023

PASSOLAS, F. (2023). Guerra y beneficio: Los juegos bursátiles detrás del conflicto (el caso de Hamás). The Political Room. Obtenido de <https://thepoliticalroom.com/blog/guerra-y-beneficio-los-juegos-bursatiles-detras-del-conflicto-el-caso-de-hamas>.

RODRIGUEZ, Y. (2023). Combate urbano en Gaza. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=LPZ5m5hXqoo>

SHIPLEY, T. (2017). Guerra proxy, la guerra en tierra de otros. El Orden Mundial. Obtenido de <https://elordenmundial.com/guerra-proxy/>.

VALLEJO QUEVEDO, G. M. (2023). La guerra de Hamás contra Israel (I): la razzia de Hamás. Revista Digital Ejércitos. Obtenido de <https://www.revistaejercitos.com/conflictos/la-razzia-de-hamas-contra-israel-i/>.

VARA, O. (2023). ¿Ha caído Israel en una trampa de Irán? Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=jZCIMEdyqs>





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

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

# LA RELACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL Y SU ESTAMENTO MILITAR EN URUGUAY

Por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS  
komitre@gmail.com



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

## LA GÉNESIS

El origen de las Fuerzas Armadas del Uruguay es radicalmente diferente al de sus vecinos sudamericanos, y esa diferencia arranca desde los tiempos de la Colonia. Durante el siglo XVII, España se encontraba enfrascada en conflictos bélicos con vecinos continentales, y para eso demandaba allí de todo su potencial militar. En consecuencia, al no haber tropas disponibles para la protección de los territorios americanos, se fomentó la formación de milicias armadas conducidas al principio por oficiales peninsulares, aunque más adelante, al necesitarse éstos en Europa, se permitió el acceso de criollos a los cuerpos de oficiales.

Para alentar el ingreso a filas, se extendió el fuero militar y las inmunidades de los militares españoles a los integrantes de las milicias coloniales, excluyéndolos de la jurisdicción civil y creando así un estamento social con características y privilegios propios. Este nuevo grupo cobró renovada fuerza después del intento de incursión de Inglaterra contra La Habana (1762), y a causa de eso los Borbones impulsaron el establecimiento de puntos fuertes en el Atlántico (Veracruz, La Habana, La Guaira, Puerto Cabello, Montevideo) y en

el Pacífico (Valparaíso, Callao, Guayaquil, Acapulco), que se desarrollaron con plena subordinación a la Corona, aunque distanciándose con el tiempo del resto de las tropas coloniales de otras regiones del Nuevo Mundo<sup>1</sup>.

En el Virreinato del Río de la Plata se instaló el Apostadero de Montevideo, punto fuerte dotado de tropas de ejército y fuerzas navales provenientes de España. Por lo tanto, no hubo necesidad de formar una organización militar autóctona en la Banda Oriental, y si bien se crearon algunas estructuras de milicias, rara vez superaron el nivel de compañía, y solo se emplearon para brindar servicios. Por esa marca de nacimiento, las fuerzas militares propias de los orientales nunca tuvieron el concepto de cuerpo distinto y de factor de poder que derivara del fuero militar español y sus inmunidades, y siempre sus miembros estarían más integrados a la sociedad que sus pares del continente.

En 1797 las autoridades españolas dieron nacimiento en Maldonado a una unidad militar autóctona, el Regimiento de Blandengues de la Frontera, cuya misión fundacional fue la de “blandirse” para enfrentar la amenaza de bandas portuguesas que se internaban en el territorio virreinal

de la Banda Oriental para robar ganado. O sea, los españoles crearon un cuerpo de policía de fronteras con organización militar, pero función policial. En las Invasiones Inglesas (1806 – 1807) el Regimiento de Blandengues recibió su bautismo de combate, convirtiéndose luego en la columna vertebral de las estructuras militares del general José Artigas.

Durante las campañas de emancipación, el ejército artiguista estuvo compuesto mayormente por montoneras de gauchos alzados (“los sueltos”), conducidas por caudillos a falta de oficiales profesionales. Característico de eso fue la alta motivación, el entusiasmo, el valor y, al mismo tiempo, la carencia de estructura, disciplina y una orgánica que permitiera reagrupar fuerzas de manera ordenada para volver al combate luego de las derrotas tácticas puntuales.

Distinta fue la suerte de las fuerzas navales de Artigas, vertebradas a través del instrumento del corso, porque el 79% de su potencial humano estuvo compuesto de marinos profesionales extranjeros, muchos de ellos con experiencia de guerra en el mar bajo otras banderas. Pero la derrota en el territorio de la Banda Oriental no permitió aprovechar los éxitos de la campaña naval, y a la retirada de Artigas a Paraguay las fuerzas de marina se disolvieron.

Para nuestros vecinos la situación fue diferente. Brasil fue sede del Imperio de Portugal entre 1808 y 1821, heredando un conjunto importante de unidades militares mudadas con la Corte, que incluyeron escuelas de Guardiamarinas para los buques y de Subtenientes para el Ejército que quedaron en territorio brasileño al retorno a Europa de la corona de Bragança. El poder militar del Emperador Pedro I fue una simple continuidad de la estructura castrense de su madre patria europea.

En Buenos Aires, la sensación de abandono español que dejaron las Invasiones

Inglesas alentó la formación de unidades militares regulares, y prueba de ello fueron los Regimientos de Patricios, de Cívicos y el Tercio de Gallegos (Infantería), de Arribeños (Artillería) y de Granaderos (Caballería). Si bien la montonera también formó parte importante en la emancipación argentina, existieron ejércitos formales y una incipiente armada<sup>2</sup> en continua expansión, que permitieron frenar la presión realista de Alto Perú, derrotar la flota española de Montevideo, y llevar la bandera de la libertad a Chile, Perú y Ecuador.

## **EL NOVEL ESTADO URUGUAYO**

La Patria independiente a partir de 1830 no cambió significativamente la organización de las fuerzas militares del novel Estado Oriental del Uruguay. Las guerras internas asolaron el país durante dos décadas, hasta llegar a octubre de 1851 a una paz “...sin vencedores ni vencidos...”. Durante ese lapso las fuerzas enfrentadas, si bien trataron de parecerse a formaciones militares, no dejaron nunca de ser montoneras mejoradas (algunas por unos pocos oficiales de origen europeo), sin una estructura burocrática de cuadros que permitiera unidad de formación y cohesión de grupo. Las fuerzas navales de la época se limitaron a buques mercantes artillados con lo que se obtuvo en el momento, carentes de una autoridad centralizada, y que se movilizaban y desmovilizaban con suma frecuencia y rapidez.

La participación de Uruguay en la Guerra de la Triple Alianza (1864-1870) dejó como consecuencia la profesionalización del Ejército, en un proceso que se inició para ya no detenerse. No fue así para las fuerzas navales. Entretanto, el país entró en un período de revoluciones provocadas por ingobernables caudillos departamentales, que encontraría su fin recién en 1904.

Aparte del régimen de derecho y la institucionalidad, quien más sufrió la época de las revoluciones fueron las fuerzas navales, ya que como parte de todos los tratados de paz devenidos al deponerse las armas se imponía la disolución de las escuadras, medida exigida por los beligerantes de ambas partes en todos los casos. Es que resultaba más fácil, sigiloso y seguro, por ejemplo, transportar un batallón de Montevideo a Paysandú por la vía fluvio-marítima, que hacerlo cruzar el país a caballo, y por ello la existencia de fuerzas navales era una amenaza para la retaguardia de cualquiera de los beligerantes.

La última guerra civil de Uruguay se desarrolló durante el gobierno de José Batlle y Ordóñez, entre 1903 y 1904, enfrentando efectivos del ejército regular y montoneras en ambos bandos. También hubo episodios navales, que llevaron al presidente Batlle a solicitar la intervención del Escuadrón Atlántico Sur de la Armada de Estados Unidos estacionado en Río de Janeiro, al no responder el gobierno de Argentina (de donde provenía la mayoría de los suministros de armas de los revolucionarios) al pedido de garantizar la neutralidad en el Río de la Plata. La revolución culminó inesperadamente en Masoller, cuando fue abatido el caudillo Aparicio Saravia. Si bien una fuerza naval estadounidense recaló en Montevideo, lo hizo en octubre de 1904, en visita de cortesía, cuando el conflicto ya había finalizado<sup>3</sup>. Con la Paz de Aceguá (24 de septiembre de 1904), por primera vez desde 1836 todo el país quedó bajo la autoridad y la jurisdicción del gobierno central, y se cerró la época del Uruguay épico, “de a caballo”, para entrar literal e históricamente en el Uruguay del siglo XX.

En 1907 fue electo presidente el doctor Claudio Williman, un mandatario que impuso una línea política militar propia. Alentó la modernización de la Armada, adquiriendo

buques e instalaciones de apoyo en tierra, fundando la Escuela Naval, y promulgando la llamada “Ley Travieso” (Ley 3.520) por la que separó definitivamente la Marina del Ejército, con escalafones y jerarquías navales propias. También el Ejército se vio favorecido, pues durante esta gestión se construyó un edificio nuevo para la Escuela Militar y varios cuarteles, y se mejoraron notoriamente las condiciones de vida de las dotaciones. Con Claudio Williman se percibió, por primera vez, el control civil objetivo de las Fuerzas Armadas, y un tipo de relación promilitar que procuraba maximizar el profesionalismo con un bajo poder político de los militares<sup>4</sup>.

Sin embargo, al regreso de José Batlle y Ordóñez al Poder Ejecutivo se volvió al control civil subjetivo, con una política antimilitarista de profesionalismo y poder político militar bajos. Eso fue producto de la animadversión del presidente hacia los hombres de armas, nacida en los tiempos de la Revolución del Quebracho (1886), de la que fuera participante. En los hechos, ese estilo de relación civil-militar se convirtió en política oficial durante todo el período de actividad e influencia de Batlle y Ordóñez que llegó hasta 1929, y que encontró su máxima expresión con las elecciones de 1926 en el incidente conocido como “La Cerrillada”, cuando el Ejército fue usado por el gobierno como una herramienta política partidaria para presionar al Senado hacia una decisión de justicia electoral ante denuncia de fraude en los comicios, y confirmar el triunfo del candidato presidencial del Partido Colorado, cosa que a nadie pareció importarles.

Los sucesores de Batlle y Ordóñez en el Poder Ejecutivo continuaron con los lineamientos de éste para el manejo del poder militar del Estado. Basados en la premisa batllista de “dividir para gobernar”, el Ejército y la Armada fueron organizados

en cuarenta y ocho unidades autónomas dependientes directamente del Ministerio de Defensa para evitar la formación de comandos unificados, al tiempo que sus jefes eran elegidos más por adhesión al partido de gobierno que por capacidad profesional. El punto básico era que la conducción política no sabía qué hacer con el factor militar, y existía entre sus miembros un latente temor a la usurpación del poder, a perder la “vaca sagrada” del control civil sobre las Fuerzas Armadas.

Si bien las FF.AA. no participaron del golpe de estado de 1933, tuvieron un rol protagónico en la represión de los movimientos armados de 1935. El gobierno percibió entonces la necesidad de cierta unidad de mando, creando primero las comandancias departamentales (nivel Regimiento) y luego cuatro mandos territoriales (base de las actuales Divisiones de Ejército), con la Marina sujeta a control centralizado en Montevideo. En 1939, con la creación de los Inspectores Generales de cada Arma, las Fuerzas Armadas alcanzaron el esqueleto estructural de hoy.

## **UN MUNDO NUEVO**

Cuando la Segunda Guerra Mundial llegó a las costas de la República, diciembre de 1939, encontró un país inerte y pronto cundió la preocupación en la clase política. Se tomaron algunas medidas para mejorar la capacidad militar de la defensa nacional, muchas de las cuales comenzaron con prisa y fervor para luego quedar por el camino a medio terminar. Pero fue un factor externo el que habría de alterar los términos de la ecuación de equilibrio en las relaciones del poder político y el factor militar del Uruguay.

El final de la segunda gran guerra del siglo XX dejó un mundo diferente. Las viejas potencias coloniales asistieron a

la desintegración de sus imperios de ultramar, y en su lugar dos nuevos gigantes pasaron a disputar la hegemonía global: Estados Unidos y la Unión Soviética, cada uno de ellos propugnando imponer un modelo diferente de sociedad en su esfera de influencia. También, surgió un sistema de coordinación mundial, con la Organización de las Naciones Unidas. A nivel regional, la Conferencia de Chapultepec de 1945 estableció algunos principios que sirvieron de base para que en la Conferencia de Río de Janeiro de 1947 se firmara el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), del que Uruguay fue signatario, que en sí significaba una alianza militar al servicio de EE.UU. y contra la URSS.

Además, el fin de la contienda dejó un enorme excedente de material bélico en los vencedores, que permitió a los países miembros del TIAR equiparse de manera orgánica a través de planes de ayuda militar estadounidense. Al amparo del Plan de Ayuda Mutua Interamericana (PAMI), las Fuerzas Armadas de Uruguay iniciaron su modernización, lo que también aparejó el cambio de modelos.

El Ejército recibió blindados Sherman, artillería de campaña, vehículos varios, armamento individual y abundantes cursos en EE.UU., y su distribución para la defensa territorial fue estructurada a través de cuatro regiones militares de nivel divisionario, organizadas a semejanza del modelo militar triunfante, alcanzándose la unidad operativa de comandos.

La Armada recibió buques y aviones estadounidenses, y su actividad se orientó hacia la protección de las líneas de comunicación marítima, de lo que surgieron dos cometidos básicos: escolta y defensa antisubmarina. El ejercicio de estas misiones hizo de las fuerzas navales uruguayas un verdadero componente de la guerra en el mar, aunque desviado su propósito a la

utilidad de la alianza continental, y sin que los estrategas navales vernáculos se detuvieran a pensar si eso era lo más adecuado o conveniente a la defensa marítima nacional en su sentido estricto.

Entretanto, el Poder Ejecutivo retiró del Ejército la Aviación Militar para crear la Fuerza Aérea Uruguaya, la que fue bien equipada por EE.UU. para ser un arma moderna, poderosa y eficaz gracias a la alta calificación de los pilotos y los técnicos aeronáuticos nacionales. Sin embargo, el propósito estadounidense fue tenerla como una respuesta cercana a la hostilidad del gobierno argentino de Juan Domingo Perón, y así se repitió la movida de la Armada, con el gobierno de Washington fomentando el poder uruguayo para sus propósitos políticos propios, lo cual no fue pensado por los estrategas nacionales sobre la base de las necesidades de la defensa de nuestro país.

En esas condiciones y circunstancias, las Fuerzas Armadas del Uruguay iniciaron la segunda mitad del siglo XX como una fuerza pequeña, pero bien equipada.

El fin de la Segunda Guerra Mundial trajo otra consecuencia indeseable: la Guerra Fría, la que no demoró en llegar a América Latina. Enfrentada a la supremacía nuclear estadounidense, la URSS inició el desarrollo de sus armas atómicas propias, consciente de que el proceso de alcanzar la paridad le llevaría algunos años. Entretanto, concibió una política para contrarrestar la superioridad norteamericana: la insurgencia armada y las guerras de liberación nacional en los países aliados de EE.UU.

América Latina presentaba en muchas de sus naciones un campo fértil para sembrar las ideas de la revolución socialista, y el caso de Cuba fue el ejemplo más demostrativo. El triunfo de la revolución cubana en 1959 produjo un efecto deslumbrador sobre las izquierdas latinoamericanas, y siguiendo el ejemplo, en varios países del

continente surgieron movimientos guerrilleros inspirados en el modelo castrista, respaldados por el gobierno de Moscú a través de La Habana.

Al asumir John Kennedy la presidencia de Estados Unidos en 1961 impuso la doctrina de la contrainsurgencia como respuesta a la movida soviética. Pronto, todos los aliados latinoamericanos de EE.UU. encontraron que el apoyo militar estaría condicionado a la adhesión sin cuestionamientos a esa doctrina antinsurgente, de lo contrario, se materializaría la amenaza del retiro de la ayuda económica y militar estadounidense, algo que varios gobernantes necesitaban para sostenerse en el poder.

Para los militares de los países receptores de la nueva estrategia, la contrainsurgencia atrajo una serie de misiones novedosas, tales como actividades civiles, obras de ingeniería de infraestructura, construcción de escuelas y sistemas de salud pública, policía y otras formas de acción cívica. Y para aquellas Fuerzas Armadas que carecían de profesionalismo o que no tenían bien definido su lugar, en y por la sociedad, la doctrina contrainsurgente se convirtió en fuente de misión y en propósito de existencia, relegando la función netamente militar para ir involucrándose en actividades de corte policial. Esta línea de pensamiento encontró su expresión propia cuando en la Conferencia de Ejércitos Americanos celebrada en Brasil, 1964, se materializó la Doctrina de la Seguridad Nacional (DSN).

En Uruguay, el incremento de la relación militar con EE.UU. dio lugar a un proceso lento pero constante de modernización y actualización tecnológica. Esta relación no solo se limitó a la recepción de equipamiento y cursos asociados en planes ventajosos, sino también a la adopción de manuales técnicos y tácticos, y a la adaptación criolla de las propuestas organizativas estadounidenses, en particular, la admisión

por la cúpula política del concepto de defensa continental, cristalizado en el TIAR.

Al mismo tiempo, el surgimiento de una guerrilla terrorista autóctona, el Movimiento de Liberación Nacional Tupamaros (MLN-T), junto con el desarrollo de una estructura paramilitar en el Partido Comunista del Uruguay (PCU)<sup>5</sup>, llevaron al gobierno y su parte afín de la clase política a cargar sobre las Fuerzas Armadas la no muy claramente definida tarea de la defensa contra la expansión comunista, algo que correspondía al campo de la política, pero no al militar.

Así, de manera lenta y paulatina, sin que prácticamente nadie se diera cuenta, las Fuerzas Armadas del Uruguay pasaron a ejecutar ejercicios militares una o dos veces al año, y a dedicar el resto del tiempo a mirar hacia adentro. Esta no era una tendencia nueva sino decimonónica, el natural resultado de lo que durante décadas el estamento político nacional había querido del factor militar: un poder armado más al servicio del partido de gobierno que al servicio de la defensa nacional. Pero esta vez, influencias exógenas habrían de desviar el propósito básico de ese poder armado y los resultados.

## **EL CAOS TERRORISTA Y EL ORDEN MILITAR**

En 1963 el MLN-T irrumpió en la sociedad uruguaya con una seguidilla de actos terroristas cuya violencia escalaría en su costo de homicidios y atentados, llegando en media década a ser un poder casi paralelo al del Estado. Durante su período de existencia, los guerrilleros, trataron por todos los medios de evitar un enfrentamiento contra las Fuerzas Armadas, algo que sus principales estrategias vieron como inevitable en el largo plazo, y que finalmente se dio. La confrontación los encontró mal preparados

y al intentar luchar frente a frente contra profesionales de la guerra encontraron la derrota militar.

Simultáneamente, el PCU trabajaba en silencio, pero a paso firme, al mejor estilo gramsciano, en la tarea de socavar los valores morales tradicionales de la sociedad entera y cuestionar todo tipo de autoridad, del Estado o familiar. Consecuencia de ello, fue la agitación sindical y estudiantil en permanente aumento, hábilmente manejada desde el comité central de ese partido. También el trabajo de los comunistas apuntó a las Fuerzas Armadas, las que desde un principio fueron identificadas como el principal escollo en el camino a la toma del poder y, por lo tanto, se hacía necesaria su neutralización. Así, la Cuarta Dirección de Trabajo del PCU apuntó sus miras a la captación de militares (los llamados “cuadros tapados”), que le permitiría infiltrar y algún día dominar el poder armado del país.

Promediando la década de los años 60, la situación socioeconómica nacional no era de las mejores. Con el fin de las grandes guerras y la recuperación de las naciones afectadas, la producción primaria del Uruguay ya no tenía los mercados de antes. Este cambio no había sido advertido y las ganancias obtenidas en las épocas de “las vacas gordas” se malgastaron con políticas de Estado providente y paternalista, y apuntalando estructuras industriales incapaces de competir en un mercado abierto. Como consecuencia, al acabarse los ahorros e imponerse la realidad decrecieron las exportaciones, cerraron plantas fabriles e industrias y, en consecuencia, el desempleo fue en aumento. Lentamente, el descontento social fue dando lugar a condiciones subjetivas para expresiones antidemocráticas. Fue la oportunidad que percibieron tupamaros y comunistas, y no la dejaron pasar.

Para fines de la década la inflación se hizo incontenible, y al influjo del deterioro

del salario real los gremios expresaron sus protestas con cientos de huelgas en los sectores público y privado. Las manifestaciones estudiantiles adquirieron una violencia inusitada, y la politización en la enseñanza tuvo una progresión geométrica, desatándose una persecución contra los docentes y estudiantes simpatizantes del gobierno o simplemente no adherentes a la izquierda. Las acciones guerrilleras recrudescieron, con asaltos, secuestros y atentados, mientras los poderes Ejecutivo y Legislativo se enfrentaban por cualquier cosa, con frecuencia e intensidad creciente, haciendo nula toda intención de gobierno y generando caos por inacción. Todos los actores sociales del país parecían inmersos en una espiral de intransigencia creciente<sup>6</sup>.

El país entró en una situación de eferescencia social que los gobernantes de turno fueron incapaces de contener. Es que la clase política anquilosada pretendió enfrentar la nueva situación con medidas antiguas y soluciones perimidas, por lo que el fracaso fue categórico. Dentro de las medidas erróneas adoptadas, una de ellas de importancia crucial hacia el futuro, fue asignar las Fuerzas Armadas a la lucha contra el terrorismo, en lugar de dar a la Policía, legítima responsable de la tarea, los elementos legales y materiales para hacerlo. También se transfirió a la Justicia Militar la responsabilidad de encauzar judicialmente el proceso, bajo el argumento cierto de que los magistrados y funcionarios de la Justicia Civil habían sido acobardados luego del secuestro de un juez de corte por el MLN-T.

Recibida la orden de enfrentar el terrorismo guerrillero de la izquierda, las Fuerzas Armadas encararon su ejecución con la seriedad y el compromiso con que se cumplen todas las órdenes del superior. Los procedimientos de Estado Mayor dieron orden y metodología al trabajo, y de ello surgieron de manera natural y sin fanfarrias

los primeros organismos de coordinación conjunta: el Servicio de Información de Defensa (SID), de nivel nacional, y los Órganos Coordinadores de Operaciones Antisubversivas (OAOA), uno por Región Militar.

Pronto se comenzaron a ver los resultados de la acción militar, con decenas de capturas de personas y arsenales y caída de locales e infraestructura guerrillera, en enfrentamientos armados algunos de los cuales tuvieron su cuota de abatidos en ambos bandos. También, a aparecer algunas expresiones de simpatía por parte de la población ante el orden que se estaba imponiendo al caos social y la violencia de la guerrilla.

Pero a la hora de las definiciones, así como el poder político se equivocó al dar la orden de usar el poder militar para solucionar un problema político, las Fuerzas Armadas cometieron un grueso error militar en la ejecución de esa orden. Imbuidas del pensamiento artiguista “Clemencia para los vencidos”, las FF.AA. investigaron, operaron y detuvieron terroristas, para luego entregarlos a la justicia (Justicia Militar, en este caso), la que cumpliendo con sus funciones orgánicas procesó y condenó a los delincuentes a largas penas de penitenciaría. En consecuencia, en el cumplimiento de la orden recibida las FF.AA. se comportaron como buenos policías, pero como malos militares.

Esos adversarios que quedaron a la retaguardia, pasaron por distintos períodos de tiempo que variaron de 2 a 13 años (según la calidad de los delitos cometidos) en un mismo establecimiento de reclusión, lo que les dio la oportunidad de conocerse mejor y de organizarse para la futura era de la venganza, que algún día habría de llegar.

En la medida en que las Fuerzas Armadas obtenían resultados, también se fueron contaminando con información de graves hechos de corrupción por parte del

estamento político al que estaban protegiendo, y al pretender avanzar en ese conocimiento entraron en colisión con sectores del poder que no deseaban ser investigados. La inoperancia de los protagonistas políticos para manejar a la subversión terrorista y a FF.AA. inquisidoras derivó hacia el golpe de Estado del 27 de junio de 1973, imponiendo una década de orden militar.

Pero antes, ocurrieron los hechos de febrero de 1973, un mes icónico para el país y por ende para la Armada Nacional, y no precisamente por cosas buenas. El orden institucional del país se tambaleó y el Comandante en Jefe de la Armada, Contralmirante Juan Zorrilla, fue el único que apuntaló al Presidente de la República en defensa de las instituciones. Pero el mandatario por comisión (al igual que el Poder Legislativo por omisión) no estuvo a la altura de las responsabilidades que el Cuerpo Electoral de la Nación le había confiado en noviembre de 1971, y terminó claudicando. En el camino la Armada Nacional, la institución que había permanecido fiel al estado de derecho, la única institución que había respaldado al presidente durante la crisis, fue sacrificada por el mandatario en el altar de la insurrección.

## **UN ANÁLISIS RETROSPECTIVO**

La gestión de gobierno de las FF.AA. ha sido visualizada como un fracaso por gran parte de la sociedad civil y también por un grupo importante de la oficialidad, aunque muchos de los juicios críticos formulados se ven influenciados por las pasiones aún no aquietadas, debido a la proximidad histórica de las acciones e intenciones juzgadas. Es difícil entonces emitir una opinión objetiva, pero no obstante hay puntos característicos que sí pueden ser mencionados.

Las FF.AA., como institución, no pretendieron apoderarse del poder, sino que

este “se les cayó encima” por defección de sus dueños legítimos, los gobernantes y legisladores electos. La subversión y su brazo armado (los movimientos terroristas) introdujeron al país una situación nueva, para la que la clase política no estaba preparada a enfrentar. Ante la confusión generada por el enfrentamiento, un error de apreciación condujo a una decisión fundamental para el futuro: asignar a las FF.AA. la responsabilidad de la lucha antisubversiva, en lugar de brindar a la Policía y la Justicia Civil Ordinaria (dueños legítimos de esa responsabilidad) los instrumentos legales necesarios para enfrentar la sedición.

Ese error de apreciación, fruto del desconocimiento por la clase política de sus FF.AA., puso en marcha una serie de acontecimientos que después no podrían manejar. Al verse desbordados por la subversión y por las exigencias de los militares para combatirla, la confusión y la inoperancia políticas se hicieron mayores, acelerando la caída de un estilo de conducción del país que hacía agua por varios rumbos. Ese derrumbe del poder civil se podría haber evitado, de haber existido en la clase política un cabal conocimiento de sus fuerzas militares, mayor conocimiento de las realidades, más imaginación y buen tino para encontrar soluciones al desafío impuesto por la sedición y sus secuelas, pero lamentablemente para el país no fue así.

En 1973 las FF.AA. asumieron la conducción nacional con un programa coherente de futuro, pleno de buena voluntad, esperanzas y moralismo. En cierta forma, los altos mandos del Ejército pretendieron llevar adelante el ejemplo de Latorre<sup>7</sup>, pero fracasaron al tratar de imponerlo a la sociedad civil, y con el tiempo también se olvidaron de dar el ejemplo en su aplicación. De la probidad se pasó con suma facilidad al populismo, lo que sería a la postre juzgado críticamente por todos los sectores

sociales, quienes percibieron que si bien los militares fueron tan clientelistas como la clase política, esta última al menos nunca hizo apostolado de virtud y moralidad.

Las FF.AA. tuvieron éxito en derrotar militar y políticamente a la subversión, y esto ayudó a mitigar el fracaso de la conducción del proceso cívico-militar. También se lograron importantes metas de desarrollo nacional a través de obras de infraestructura, expansión industrial, normalización financiera y estabilidad económica.

Con respecto al campo económico, los altos mandos tuvieron su grueso error de apreciación, al tomar un hecho coyuntural exógeno (23% de devaluación del dólar en EE.UU., en los cuatro años de la administración de Jimmy Carter) como un índice real de la recuperación económica nacional, empeñándose con gastos y préstamos que el país no pudo remontar al estabilizarse la moneda estadounidense.

Si bien el ejercicio del poder era presentado como fruto de la actividad conjunta de las tres armas de las FF.AA., la preminencia del Ejército fue real. Por vías indirectas se impidió que la Armada recibiera buques con artillería de 5" y que se dotara de misiles mar-mar, y que la Fuerza Aérea accediera a aviación de caza e intercepción, limitando su capacidad de combate aéreo a aeronaves de apoyo terrestre. Es que en algunos sectores de la fuerza de tierra primaba la idea que el Uruguay no necesitaba tres fuerzas, sino un gran Ejército dotado de medios navales y aéreos.

El período de gobierno militar no fue en ningún momento personalista, pese a que algunos individuos trataron de sobresalir sobre sus pares. Los relevos entre los altos mandos se produjeron con regularidad, obligando a la renovación permanente de la cúpula. El proyecto de gobierno iniciado en 1973 se cumplió en términos generales, y a su agotamiento se improvisó sobre la

marcha, lo que no fue muy acertado según muestran los resultados. A esa altura, los militares no supieron recordar, como Alcibiades, que "...el poder corrompe a quien lo detenta por mucho tiempo..." y para entonces ya se había perdido parte del profesionalismo militar en aras de la adquisición de una poca experiencia política, por lo que se fracasó al apreciar correctamente la realidad y las expectativas de la sociedad. Se pecó de ingenuidad y de soberbia al mismo tiempo.

En sus últimos años, el proceso cívico-militar tuvo un efecto que fue más allá de las aspiraciones de sus mentores, demostrando una vez más la ambigüedad entre la formulación y la aplicación de las políticas: iniciado para combatir y destruir la amenaza de la insurgencia revolucionaria de izquierda, terminó pareciéndose en sus métodos a una dictadura comunista.

No obstante ello, el cumplimiento del cronograma de 1977 y el alejamiento voluntario del poder son más que representativos para reconocer que los propósitos finales de las FF.AA. no eran los de un gobierno totalitario de izquierda. Y eso no es insignificante.

## **EL RETORNO AL RÉGIMEN DE DERECHO**

La transición del poder militar al poder civil tuvo el carácter de salida otorgada por las FF.AA., cumpliendo un cronograma anunciado a la prensa en 31 de agosto de 1977, del que los mandos no se apartaron un solo día, demostrando el valor que tiene para el honor militar, como un medio y un fin, el cumplimiento de la palabra empeñada.

El acuerdo de salida del gobierno militar, o Pacto del Club Naval, de 1984 se hizo con representantes de Partido Colorado, Unión Cívica, Convergencia Socialista y

Frente Amplio (que adquirió su legalidad para las negociaciones). El Partido Nacional se autoexcluyó luego de la detención de Wilson Ferreira Aldunate, quien regresó al país en junio de 1984 después de anunciar en Argentina “...no vuelvo al Uruguay para que me metan preso, voy a derrocar a la dictadura...”<sup>8</sup>.

El Pacto del Club Naval condicionó por un año las acciones del futuro gobierno, debido a modificaciones transitorias de la Constitución impuestas por el Acto Institucional N° 19. Así se acordaron las formas de relación futura entre gobierno y FF.AA., de las que cabe mencionar las siguientes:

1. Mantenimiento del Consejo de Seguridad Nacional (COSENA) como órgano consultivo, que podría ser convocado por el Presidente de la República (se sabía que ello no ocurriría, pero permitía a ambas partes mantener su imagen).

2. Instrumentación de un mecanismo de ascenso a las jerarquías de oficial general, que mantenía un cierto grado de autonomía corporativa<sup>9</sup>.

Una vez que asumió el gobierno de Julio María Sanguinetti (1 de marzo de 1985) se plantearon algunas fricciones, que por lo general se sortearon mediante una política blanda que perseguía dos objetivos: reinserter a las FF.AA. como parte del aparato estatal con dependencia del gobierno, y evitar choques e irritaciones derivadas de su actuación durante el período cívico-militar. Por su parte, las FF.AA. atendieron a estos mismos puntos mediante retirarse del ejercicio de la conducción del aparato estatal, pero en condiciones de mantener cierta autonomía corporativa, y defenderse de las acusaciones sobre su actuación anterior<sup>10</sup>.

Naturalmente, para una corporación de carácter conservador (como lo son todas las colectividades militares consolidadas) la doctrina de conducción asumida por el

Poder Ejecutivo a partir de 1985 fue la del control civil sobre una fuerza profesional pura, brazo armado del Estado, de acuerdo con la concepción occidental propia de los países desarrollados en la temática militar. Obviamente, para los actores políticos de los partidos tradicionales ese era el único camino correcto y disponible, y así lo afirmó el presidente en su discurso inaugural al manifestar “...asumo el mando efectivo de las Fuerzas Armadas...”. Para la mayoría de los actores militares, esta forma de salida era también obvia.

La transición del gobierno militar al poder civil duró casi cinco años, y cabe decir que, así como fue la voluntad de las FF.AA. entregar el poder, fue el esfuerzo de los gobernantes civiles el que limó asperezas, aquietó pasiones y reconcilió a los grupos sociales. Este accionar pasó por la Ley de Amnistía y Pacificación Nacional y por la Ley de Caducidad de la Pretensión Punitiva del Estado, esta última ratificada en plebiscito por la sociedad tras copiosos esfuerzos, a favor y en contra de dirigentes de la clase política y sectores sociales civiles, ante la mirada expectante de una institución militar recelosa, pero acatante.

Durante los siguientes quince años la relación entre el cuerpo militar y la sociedad civil fue mejorando. Los principales protagonistas militares de los hechos políticos del período 1973-1985 fueron dejando las filas, cumpliendo con el inexorable sistema de retiro. El gobierno puso especial atención en los planes de estudio de las escuelas de formación poniendo énfasis en las asignaturas de derecho, y en consecuencia las nuevas generaciones de oficiales egresaron con una idea más cabal de su rol de ciudadanos y al mismo tiempo de militares (con los deberes y obligaciones que eso impone).

Todo estaba encaminado como una solución uruguaya a los problemas uruguayos, como ocurriera al término de las

revoluciones del siglo XIX y la Paz de Aceguá de 1904.

## LA IZQUIERDA EN EL GOBIERNO

En octubre de 2004, los votantes decidieron que el Frente Amplio asumiera el gobierno. Un partido nuevo, joven, sin experiencia de gobierno (solo de oposición hasta ese momento), que no había vivido las luchas de la consolidación del Uruguay, y que trajo ideas nuevas para la conducción política, dejando de lado algunos de los métodos tradicionales del relacionamiento político.

Entre esas ideas nuevas, bajo el noble propósito de buscar la verdad en hechos que permanecían ignotos, se reabrieron las heridas recién cicatrizadas en las relaciones entre el poder político y la sociedad contra el estamento militar.

Desde que el Frente Amplio asumió la conducción del Poder Ejecutivo (por legítima decisión del cuerpo electoral de la nación), las Fuerzas Armadas pasaron a convertirse en el blanco de una campaña de revanchismo por parte de importantes sectores políticos de la izquierda vernácula, siguiendo con los postulados emanados del Foro de San Pablo<sup>11</sup>, en una seguidilla de acciones que contaron con la participación de adláteres en los juzgados y en las fiscalías, servilmente dispuestos al innoble propósito de la búsqueda de la venganza en lugar de la justicia.

Muestras de este comportamiento avieso, tolerado por la complicidad de los gobiernos de turno, hay de sobra y no es necesario entrar a enumerarlas. Lo concreto es que esta actitud oficial (porque el silencio de las autoridades no puede ser soslayado) tiene como propósito degradar la influencia política y la relación social de las Fuerzas Armadas con el resto de la población, porque fueron el único poder público capaz de derrotar el caos terrorista de izquierda que

asoló el país en décadas pasadas, provocando la irrupción del orden militar que lo siguió<sup>12</sup>.

Tanto el caos terrorista como el orden militar significaron el avasallamiento de los derechos básicos de los ciudadanos durante un período de alrededor de dos décadas, 1963 a 1985, dependiendo de las volátiles interpretaciones ideológicas que cada lado haga. Pero lo cierto hoy es que para los ideólogos de la izquierda nacional solo existió el tiempo del orden militar (1973-1985), y el otro, el anterior, es mantenido en el mayor de los olvidos, cuando no se deforma la verdad histórica para presentarlo como posterior y como una reacción patriótica al atropello militar<sup>13</sup>. Es que al decir de Lenin (y no de Joseph Goebbels, como suelen decir los comunistas): "...una mentira repetida mil veces se convierte en verdad..."

En el medio de esta campaña de agresión, difamación y desprestigio, están las Fuerzas Armadas, cuyos integrantes, los servidores públicos peor pagos del país, soportan el ataque con el silencio estoico que caracteriza, entre otras cualidades, a la profesión militar. Solo algunas organizaciones sociales integradas por oficiales retirados esbozan una tenue pero firme defensa de la institución armada del país, pero sus integrantes, forjados en estado militar<sup>14</sup>, carecen de la picardía y del manejo dialéctico de la verdad que caracterizan a la actividad política. Entretanto, los militares activos, inermes ante este enemigo, simplemente sufrieron y soportaron la agresión, desprotegidas por dos comandantes supremos (Presidentes de la República Tabaré Vázquez y José Mujica) que no solo poca cosa visible hicieron por cuidarlas, sino que además parecían regodearse ante la continua humillación a los hombres de armas, ignorando que (por el tiempo transcurrido) los militares de esa época fueron ajenos a lo ocurrido durante el proceso cívico-militar.

La lista de atropellos de la venganza es larga. Desconocimiento de dos plebiscitos, militares y policías reclusos en prisión con procesos de clara ilegalidad (inversión de la prueba, por ejemplo), entrega a la justicia de Chile de tres oficiales para ser juzgados por algo ocurrido en Uruguay y que la justicia uruguaya ya había laudado, etc.

El panorama no fue alentador. Las relaciones entre el poder civil y las FF.AA. atravesaron por un momento difícil, y no a causa de los hombres de armas, su propio brazo armado. La situación fue como un nudo gordiano, que el poder político de la izquierda debía desatar con manos hábiles, pero una parte importante intentó cortar con el puñal de la venganza. Pero las FF.AA. soportaron el temporal, y en cierta forma salieron fortalecidas.

Las elecciones nacionales de 2019 arrojaron un cambio en la conducción política del Uruguay. Triunfó el Partido Nacional (uno de los fundadores del país), el que al no tener mayoría parlamentaria propia armó una coalición de gobierno con el Partido Colorado (el otro fundador), con Cabildo Abierto (derecha) y con Partido Independiente (centroizquierda).

Al asumir la coalición, pronto se constató el estado de postración en el que se encontraban las FF.AA. Durante los 15 años de gobierno de la izquierda no solo poco se hizo por mejorarlas, sino que se permitió el deterioro de lo existente.

La peor condición es el sector de las retribuciones personales. El personal militar tiene los salarios más bajos dentro de la plantilla del Estado, y en muchos casos están bajo los menores sueldos del sector privado<sup>15</sup>. Sin embargo, fue la fuerza laboral a la que los gobiernos de izquierda recurrieron para atender emergencias de todo tipo, desde catástrofes naturales hasta recolección de basura. Es que el personal militar obedece sin quejarse, trabaja 24

horas siete días a la semana, no hace huelgas, no cobra extra por turnos nocturnos y, por sobre todo, no está sindicalizado para protestar ruidosamente y reclamar ante la Organización Internacional del Trabajo o la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.

Desde el punto de vista del equipamiento, no solo poco se hizo en quince años para incorporar material nuevo, sino que al truncarse partidas presupuestales se limitó el mantenimiento de lo existente. El insignificante equipamiento que se adquirió fue un avión presidencial (que la propia Fuerza Aérea evaluó como inconveniente e innecesario) y dos fragatas portuguesas tan viejas como las que tenía la Armada (pero al menos bien mantenidas), y lo muy exiguo que pudo hacerse para mantener lo mínimo necesario fue gracias a los proventos de las operaciones de paz. Así, las aeronaves de la Fuerza Aérea comenzaron a quedar en tierra y los buques de la Armada amarrados a muelle. La disminución de las horas de vuelo y los días de mar comenzaron a cobrar su cuota en la desprofesionalización de pilotos y marinos, lo que comenzó a verse reflejado en las escasas operaciones que encaraban anualmente cada Fuerza. El aula pasó a ser la fuente de adiestramiento casi exclusiva.

Esto no pareció preocupar a los gobiernos entre 2005 y 2020. Se asumió la inexistencia de hipótesis de conflicto tradicionales que justifiquen la existencia de unas Fuerzas Armadas orientadas al rol tradicional de la guerra, porque ella no habrá de ocurrir. Pero que Uruguay no tenga hipótesis de conflicto no quiere decir que los vecinos no las tengan, y que en caso de enfrentamiento entre ellos se pueda mantener la neutralidad o abstraerse de ser arrasados a un bando u otro<sup>16</sup>.

Aun así, el Uruguay entró en la década de 2020 en una situación de indefensión

militar, con un aparato armado estatal que más que a Fuerzas Armadas se asemeja a una Gendarmería, un Servicio de Guardia Costera y un Grupo Aéreo de Transporte. Pese al profesionalismo del personal, con el equipamiento disponible no se puede hacer más.

## LOS DESAFÍOS ACTUALES DE LA DEFENSA

Como bien dice John Griffiths Spielman en “Visión de la defensa nacional de Chile al 2030”<sup>17</sup>, la seguridad internacional actual está caracterizada por la competencia entre las grandes potencias, que se expresa en los ámbitos militar, económico, psicosocial, científico, diplomático, informático y tecnológico, para desarrollarse en tierra, mar, aire y ciberespacio.

A nivel regional, si bien en Sudamérica imperan los gobiernos de derecho, la institucionalidad y las voluntades por encontrar soluciones por el diálogo a los posibles puntos de fricción, el subcontinente no está libre de otras amenazas. Existe inquietud política en los pueblos, derivada de frustración por expectativas y promesas incumplidas por los gobernantes, así como por el cada vez más frecuente descubrimiento de casos de corrupción (que varían en su intensidad según el país considerado, pero que existe en todos).

A eso se agregan el crimen organizado transnacional y el narcotráfico (también de diferente nivel dentro de cada estado), que permean todas las fronteras y, en algunos casos, alientan la existencia de grupos armados insurgentes y ejércitos paralelos. Y cabría incluir la depredación de recursos naturales de los espacios marítimos de aquellos países con litoral costero por parte de buques de terceras banderas, y las derivaciones del cambio climático global. Estas son las principales amenazas a la seguridad

para las naciones sudamericanas, y de Uruguay como parte del subcontinente.

El actual gobierno uruguayo viene enfrentando esas amenazas con todos los instrumentos del poder del Estado, no solo el militar, aunque sobre éste recae el mayor peso del esfuerzo. Desde la conducción superior (Poder Ejecutivo) se ha intentado recuperar la capacidad militar, con una mejora de las retribuciones personales y con la adquisición de algún equipamiento usado, pero en buenas condiciones operativas. Sin embargo, ese apoyo ha sido muy magro, producto del enorme costo que está significando para las arcas fiscales sostener una estructura social y laboral profundamente afectada por la pandemia de Covid-19 (siendo este, hoy, el principal desafío a la seguridad del país).

Volver a equipar Fuerzas Armadas para un nivel mínimo de defensa es algo muy caro, que el Uruguay no está hoy en condiciones de encarar por sí mismo. La tecnología militar es cada vez más sofisticada, más exclusiva, más distante y más cara, quizás cumpliendo con el propósito del presidente Bill Clinton en su Conferencia de Williamsburgh (1995) de lograr una América Latina de escaso poder militar.

Durante décadas, la premisa de defensa de Uruguay fue contar con un aparato armado que permitiera resistir las primeras 72 horas de un ataque proveniente del exterior, esperando una intervención internacional para el rescate. Esa idea hoy está totalmente perimida. Uruguay no es Kuwait, no tiene petróleo ni material estratégico alguno que pueda provocar la reacción de una coalición internacional para evitar el despojo, ni tiene potencial militar para resistir 24 horas. Además, las amenazas de hoy no son las tradicionales, aunque en ese aspecto las FF.AA. uruguayas están bien preparadas para enfrentar escenarios cambiantes, porque desde su génesis resolvieron las

situaciones por fuera de organizaciones formales, y si bien hoy están estructuradas dentro de sistemas rígidos, su continuo empleo en funciones no tradicionales les ha brindado una cuota importante de flexibilidad y adaptación al medio circunstancial.

De cara al 2030 no parece haber cambios novedosos en las amenazas existentes, quizás varíen sus intensidades (en más o en menos), pero eso será algo circunstancial. Las FF.AA. de Uruguay habrán de mejorar en las capacidades de su potencial humano y en equipamiento, pero de manera muy modesta. La situación económica del país cuando salga de la pandemia (y sus consecuencias inmediatas) no dejará en caja mucho dinero para invertir en defensa. Ese es el horizonte de la próxima década, aunque mucho se puede hacer para mejorarlo. Ejemplos de David contra Goliat existen por miles en la historia de la humanidad.

*“En el bosque de la montaña, el hurón se come la rata, el zorro se come al hurón, el lobo se come al zorro, el tigre se come al lobo, y el oso se come al tigre. Pero ni el hurón, ni el zorro, ni el lobo, ni el tigre, ni el oso se comen al pequeño puercoespín”.*

Proverbio chino anónimo del siglo IV AC

## NOTAS

1. Si bien las milicias americanas no fueron una preocupación de la corona ni de sus organismos de recaudación, con el tiempo tuvieron un efecto ultra intencional, ya que la estructura militar creada por España sería utilizada en su contra a partir de 1810. Después, los ejércitos de las nuevas repúblicas conservarían por muchas décadas el poder y la influencia derivada de los fueros y las inmunidades heredadas del pasado español.

2. Organizada por un irlandés, Guillermo Brown, acompañado de un importante número de oficiales anglosajones que formaron oficiales criollos para la continuidad del servicio.

3. En las órdenes que recibió el Contralmirante French Chadwick, comandante del Escuadrón Atlántico Sur, del Secretario de Estado de EEUU, no existen directivas de intervenir u operar en el Río de la Plata. Tampoco hay mención a ello en las memorias de Chadwick, publicadas póstumamente.

4. HUNTINGTON, Samuel; *“El Soldado y el Estado”*, Editorial Círculo Militar, Buenos Aires, 1957, pgs. 121 y 139.

5. Existieron otros grupúsculos de dialéctica violentista y vida efímera (MRO, FARO, OPR-33, etc.), que no pasaron de ser una molestia pasajera, aunque dejaron algunas consecuencias lamentables (robo de la Bandera de los 33 Orientales, por ejemplo).

6. La zozobra imperante se cuantificó cuando en mayo de 1968 una encuesta indicó que un 21% de la población se manifestaba partidaria de un gobierno militar, cifra preocupante en un Uruguay de extensa tradición civilista.

7. 9º Presidente Constitucional del Uruguay, cuya gestión se caracterizó por la probidad.

8. Prensa de Argentina del 5 de junio de 1985.

9. Estos mecanismos fueron diferentes para el Ejército que para la Armada y la FAU, y fueron derogados con la llegada del FA al gobierno.

10. RIAL, Juan; *“Militares y redemocratización”*, contenido el *“Oportunidades y dilemas de la consolidación democrática en América Latina”*, de Guillermo O’DONNELL y José NUN, Ediciones CIESU/CLADE, 1986, pg. 26.

11. Destrucción, y de no ser posible: neutralización, de las Fuerzas armadas en cada uno de los países.

12. “.... *El primer objetivo de la revolución libertadora en el continente es el cambio del sistema económico y social y la destrucción de la máquina burocrática del Estado y su sustitución por el pueblo armado, solo alcanzable a través de la lucha contra los ejércitos de la oligarquía y aún contra las propias fuerzas armadas del imperialismo...*” Reinaldo Gargano, 1967.

13. Según los historiadores de la nueva izquierda revanchista, la “dictadura” comenzó en 1968, durante la presidencia de Jorge Pacheco Areco, mandatario electo por la expresión soberana del cuerpo electoral de la nación, y la guerrilla tupamara fue la respuesta popular de resistencia.

14. Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas: Art. 57° Llámacese “Estado Militar” al estatuto jurídico del personal militar, el cual define sus especiales deberes, obligaciones y derechos. Art. 58° El Estado Militar impone obediencia, sacrificio, estoicismo, rigurosidad y renunciamento, en aras de la eficacia y la continuidad del servicio. Art. 59° El Estado Militar se adquiere

al ingresar a las Fuerzas Armadas y sólo se pierde por fallecimiento o baja.

15. Un soldado tiene un salario inferior al de un reponedor de mercadería de supermercados, y a su vez es equivalente al 50% del sueldo de la Policía.

16. “...*La República Oriental del Uruguay no podrá en ningún caso suscribirse a un conflicto armado entre Argentina y Brasil. Este destino es fatal y está determinado por su posición y por su potencial relativo. El problema principal consiste en que su territorio es un espacio decisivo tanto para uno como para el otro. Por su escaso potencial relativo no puede sostener su neutralidad y por ellos los contendientes se verán ante la necesidad de ocuparlo para evitar que el otro lo haga...*”. En “El Espacio Argentino”, de Pablo R. Sanz, Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1971.

17. En “Desafíos para la seguridad y la defensa en el continente americano 2020 – 2030”, AthenaLab, Santiago de Chile, 2020.





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

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

## VIDAS GANADAS, VIDAS PERDIDAS

Por el Contralmirante (R) Hugo VIGLIETTI



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

*“Yo estaba de guardia en el puente del Galgo (Destructor ‘Artigas’), fondeado al reparo de Gorriti, cuando le vino la orden al ROU03 (Destructor ‘18 de Julio’) de levar anclas y zarpar a toda máquina hacia el punto del buque que pedía auxilio por estar hundiéndose. Cuando el ‘18 de Julio’ salió de la bahía, la visión fue espeluznante. Nunca había visto a un Destructor escorar tanto ante el embate de una ola al salir del abrigo del fondeadero. Yo creí que zozobraba. Jamás vi un destructor rolar así y eso que tengo varias operaciones Unitas encima, pensé que rolaría más de 45° y no se recobraría. Recordé rápidamente aquel huracán de la Segunda Guerra Mundial donde varios Destruyores americanos zozobraron por no poder soportar una mar desusada. Y este temporal que estábamos viviendo era, particularmente durísimo. Finalmente lograron salir de la bahía a mar abierto”.*

Antiguamente en el mundo y aún hoy en muchos lugares de nuestra campaña, es común juntarse alrededor de un fogón a conversar sobre historias vividas. La apari-

ción de las redes sociales, aunque criticadas por algunos, aparejaron sin embargo un fenómeno sano que luego en tiempos de pandemia, se volvería arrollador: la aparición de colectivos o grupos de afinidad. Así se formaron verdaderos fogones virtuales alrededor de los cuales se volvieron a juntar amigos del barrio, compañeros de estudios adolescentes y toda clase de grupos afines, también a recordar viejas historias. Hay una frase significativa atribuida al General Julio Roca, dos veces Presidente de Argentina: “Las marchas militares todavía me enderezan el cuerpo. Quiero a mis viejos compañeros y a quienes sirvieron a mis órdenes. La camaradería militar es un vínculo tan intenso y poderoso, como nadie que no haya vestido un uniforme, puede imaginar”. La profesión naval no escapó a ese fenómeno natural, con el agregado que, de alguna manera parafraseando a Roca, la camaradería forjada bajo actividades de riesgo o con episodios de largas convivencias, con el mar como testigo, ora amigo, ora hostil, forja lazos que los años, lejos de romper, vuelven más fuertes, como un nudo marinero al tirar de él. Es una memoria

afectiva que nos empeñamos en mantener dentro nuestro y que despierta con enorme alegría, cuando nos invitan a participar de un grupo, donde encontramos caras amigas, sin distinción de jerarquías. Rostros y nombres que nos retrotraen a un tiempo a veces lejano, pero jamás olvidado. Las historias vividas por la gente de mar en el transcurso de una vida, en que siempre quedaron aventuras para contar, constituyen un privilegio del cual quizás no somos plenamente conscientes. En contraposición al vértigo efímero de las noticias que el mundo hoy nos ofrece, surgieron entonces esos colectivos, empeñados en mantener a flote todo un mar de recuerdos. Por ejemplo, en Facebook, es común encontrar grupos con nombres muy particulares, fragateros, viejos lobos, patacheros, amigos de los destructores Uruguay, Artigas, 18 de julio o las primeras tripulaciones de tal buque o de tal viaje del Miranda o de Fusileros Navales, o de tal Prefectura o de la Aviación Naval. En esos grupos, ya con sus miembros retirados del servicio activo, se reencuentran nombres que son caros a nuestra memoria y a menudo se rememoran vivencias compartidas, de esas que vuelven a erizar nuestra piel. Eso me ocurrió hace un tiempo en un grupo, cuando allí colgaron varias fotos en blanco y negro. En ellas se veían contenedores flotando en una fiera tormenta, una ola enorme tapando el puente de mando del Destructor “18 de Julio”, la lucha por arriar un gomón del destructor y otra con un naufrago trepado en un contenedor semi hundido. Las fotos habrían sido tomadas por un señalero, Cabo Cabral, pero las colgó en el grupo el Suboficial de Segunda Julio Balao, con quien comenzamos juntos la profesión en el puente de señales del Destructor Uruguay, él señalero y yo oficial de comunicaciones, en un lejano 1973 y con quien luego de más de medio siglo mantenemos una fraterna amistad. Surgió así, el tema del hundimien-

to del buque mercante “Harp” y el posterior rescate de parte de su tripulación.

Ocurrió el 23 de noviembre de 1980, en cercanías de Punta del Este y poca ayuda me prestó Google al intentar averiguar detalles sobre algo ocurrido 44 años atrás. Apenas la seriedad de las páginas del Lloyd Register y la biblioteca del Palacio Legislativo con diarios en versiones digitales o fichas de microfilms, me sirvieron como soporte documental. El Lloyd asentó de manera escueta, que el “Harp” se incendió y se hundió a 17 millas al Suroeste de Punta del Este, Uruguay, en latitud 35° 08’ S y longitud 54° 47’ W, después de tomar agua en condiciones climáticas adversas. Aunque el volumen de información era escaso, no importó, pues quise escribir esta historia de la mano de esos narradores espontáneos que fueron surgiendo, al recordar aquel episodio dramático. Varios “viejos lobos”, que participaron de esa aventura, comenzaron a escribir en el grupo, desde sus recuerdos personales. Obviamente más de cuatro décadas desdibujan las escenas y pueden surgir versiones con diferencias. No obstante, en casi todos, el denominador común era la fiereza de la tormenta y muchos mencionaron la valentía de varios tripulantes del ROU03 ‘18 de Julio’, entre quienes los más nombrados, fueron los entonces Teniente de Navío José Uriarte y Marinero de Primera Wilson Nuñez. A ellos dos los entrevisté y sus relatos, aún años después, me conmovieron.

La Flota se encontraba haciendo sus maniobras anuales, cuando el viento rotó hacia el Norte y la temperatura descendió bruscamente. El día gris y encapotado comenzó a mostrar en el horizonte destellos de una tormenta eléctrica, al tiempo que empezaban a soplar ráfagas de viento fuerte. En la década del 80, no existían los equipos predictores

meteorológicos de hoy día, pero el viejo glosario marineramente en el Río de la Plata, señalaba: “Norte duro Pampero seguro”. La orden para la Flota, fue dirigirse a la Bahía de Maldonado para buscar allí el resguardo de la Isla Gorriti y la Península de Punta del Este. Con buen tiempo esta bahía es un lugar buscado y disfrutado por todo tipo de embarcaciones. Cruceros, veleros, yates, se cruzan a su abrigo, deleitándose con la vista de una costa hermosa y apacible. Con mal tiempo, con temporales y tal era el caso en esta oportunidad, suele verse a pesqueros buscando allí refugio y los buques que estaban operando hicieron lo propio. La decisión fue prudente, pues en efecto, al poco tiempo el viento volvió a rotar y se desató un fortísimo Pampero con vientos arrachados, que al soplar desde el Suroeste, hamacaban a las embarcaciones fondeadas en la bahía. Algunos buques, pese al fondeo y al buen tener de la Bahía de Maldonado, debían mantener sus motores prendidos buscando un efecto de ciaboga (una hélice dando adelante y otra dando atrás) y maniobrando con el timón para impedir que el buque quedara atravesado a las olas. Los Puentes de Mando del “Uruguay y el “Artigas”, viejos destructores de la Segunda Guerra Mundial, eran abiertos y allí los Oficiales de Guardia, se enfundaban en capotes e impermeables, que igualmente no impedían que el viento y la lluvia se colaran dentro. Cada 15 minutos, o a veces menos, según la mayor o menor confianza del oficial, éste tomaba las marcaciones a puntos fijos de la costa, siempre el Faro de Punta del Este y el edificio “Vanguardia” con sus 12 pisos, en un balneario muy diferente al actual con sus grandes torres, ofrecían visuales claras. El oficial controlaba también en el repetidor del radar, las distancias a la costa y a la Isla Gorriti. Estos datos eran anotados por el tripulante de guardia en el Puente, que luchaba para que el cuaderno de marcacio-

nes y distancias no se mojara. En el puente de señales, también abierto por supuesto, un señalero quedaba siempre atento a las comunicaciones que pudieran venir por izadas de banderas o morse luminoso o a cualquier elemento que pasase por cercanías del buque. Puestos ingratos en días de tormentas, aunque hoy pagaríamos cualquier dinero por volver a estar allí. En el “18 de julio” en cambio, el Puente de Mando era cerrado. El buque era más moderno, un destructor de escolta clase Dealey botado en 1954 para la Armada de los EE.UU. de América y originalmente bautizado con el nombre USS “Dealey” (DE-1006), en honor al Comandante Samuel David Dealey, quien falleciera al mando del submarino USS Harder, hundido por cargas de profundidad japonesas el 24 de agosto de 1944 en Luzón, en la batalla por la recuperación de islas en Filipinas. Si bien este buque no había vivido situaciones de combate como sus enjundiosos compañeros de la División Escolta, en 1962 aún con pabellón norteamericano, participó del bloqueo contra Cuba por la crisis de los misiles. Había una cuota de natural y sana envidia entre los tripulantes de los viejos destructores y el “18 de Julio”, pues éste al ser un buque a vapor (su propulsión se componía de dos calderas Foster-Wheeler y una turbina De Lava), con frecuencia requería mantenimientos que lo dejaban fuera de servicio. Un viejo estribillo de los muelles decía que mientras el “Uruguay” y el “Artigas” debían cubrir casi siempre las guardias y los rescates, el “18 de Julio” en cambio, al ser más moderno, mejor artillado y más veloz, siempre era el elegido para las mejores misiones, incluyendo viajes al extranjero. En esa oportunidad, sin embargo, el “18” como simplemente se le llamaba, iba a escribir una increíble página de valentía y arrojo, que definitivamente echaría por tierra esos corrillos.



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS  
República Oriental del Uruguay

## TEMPORADA RÉCORD DE CRUCEROS Puerto de Montevideo 2023/2024



### ESCALAS

Se recibieron 140 escalas comerciales y 22 escalas técnicas, totalizando 162 arribos de cruceros.



### TEMPORADA EXTENSA

La temporada de cruceros se extendió durante 7 meses, desde mediados del mes de octubre hasta fines del mes de abril.



### SERVICIOS BRINDADOS

El aumento de la actividad también se refleja en los servicios anexas al pasajero como ser, transporte, tours y excursiones.



### ECONOMÍA

La actividad de los cruceros en Uruguay genera un importante derrame a partir del Turismo, el Comercio y la Gastronomía.





# BOLUDA TOWAGE REYLA

## SAFETY AND EFFICIENCY SAIL TOGETHER



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



Primera hora de la mañana, con el Pampero arreciando, se escuchó por el Canal 16 (frecuencia internacional de socorro que todo buque debe cubrir), el llamado de un buque mercante que emitía un mensaje de auxilio “mayday, mayday” al Suroeste de Lobos y la Prefectura de Punta del Este que le contestaba. Se trataba de un portacontenedores de nombre “Harp” y bandera de Bermudas, que construido en 1973 estaba haciendo la ruta desde Santos hacia Buenos Aires, cargado con contenedores. Inmediatamente la Armada tomó acción y se designó al “18 de Julio” para concurrir al lugar indicado por el buque en su pedido de socorro. El entrecomillado que inició este relato, pertenece al **Capitán de Fragata Carlos Rico** y describe la salida del “18 de Julio” de la bahía. Otros testigos y protagonistas describieron la dramática situación.

**Cabo de Primera Héctor Laguna:** *“Habíamos terminado de desayunar y sentimos por el circuito general, el toque de pito de atención y a continuación la orden de ocupar puestos de maniobra. Yo tenía en ese entonces, el rol de Contramaestre y me dirigí a proa pensando que estaríamos garreando. Cuando estábamos ocupando puestos, el Alférez de Fragata Schunk nos informa que teníamos un incidente de Búsqueda y Rescate por un buque que se estaba hundiendo. Luego de tener el ancla abozada en cubierta y mientras el buque ya navegaba con rumbo a Boca Grande para dejar la bahía, nos dirigimos con el Alférez y el Guardiamarina Abilleira a buscar cabos, mangueras y todo lo que pudiera servir para rescatar náufragos. El tránsito por cubierta ya era difícil pese a que aún no habíamos dejado la bahía. Cuando estábamos en el pañol, allí sentimos que el buque sorteaba una ola y la proa caía en el seno de la otra. Fue una sensación muy fea, como que el estómago se iba hacia la garganta.*

*Nos dimos cuenta que ya estábamos en mar abierto. Recuerdo que en ese momento al golpearnos otra ola, se nos desapareció el piso y el buque se escoró hacia babor e inmediatamente la proa rompió la ola y el buque crujió. Todo se sacudió, perdimos la estabilidad y nos dimos contra los mamparos. Como la estanqueidad del tambucho de proa no era la adecuada, nos tocó también un baño de mar, pero había que seguir”.*

**Cabo de Segunda Eduardo Batista:** *“Yo en esos tiempos estaba en el ROU 13 “Río Negro”, refugiados de la tormenta tras la Isla Gorriti. Sentimos por radio sobre el incidente BYR y la designación del ‘18 de Julio’ para acudir al rescate. Nosotros obviamente, en el viejo barreminas de madera no podríamos con ese temporal. Lo vi salir al ‘18’ del reparo de Gorriti y comenzar a cabecear, fue hermoso y tenebroso a la vez, ver cuando sumergía su proa en las olas. En una de esas se metió debajo de una ola y lo vimos como temblar y no levantaba. Unos segundos después salió y suspiramos, pero vimos parte de la quilla sacándola fuera del agua, tremendos corcoveos. Pensé, qué tripulantes corajudos”.*

**Capitán de Navío Luis Chabaneau:** *“La salida de la bahía fue muy fuerte. Llegar desde allí hasta el punto de encuentro nos llevó una hora en una navegación durísima con mar de proa. Yo iba en el Puente y viví una situación que solo había visto en videos o en películas, el buque embestia la ola y era como un choque. Debíamos agarrarnos por la fuerza de la colisión para no caernos, la ola pasaba sobre la torreta de la pieza de artillería de proa y el Puente, todo, quedaba abajo del agua como si fuera un submarino y se sentía un ruido atronador, todo vibraba. Era la hélice fuera del agua. Luego comenzaba a recuperar y por fin la proa emergía a la superficie con vio-*

*lencia, todo era muy violento. Y así una ola tras otra repitiendo el ciclo. La adrenalina y la emoción era tremenda, nunca me había enfrentado con una tormenta de tanta violencia”.*

Chabaneau tiene propiedad para opinar sobre tormentas. Fue parte de la tripulación que dio la vuelta al mundo con el Velero Escuela “Cap. Miranda”, navegó en petroleros y varios buques de la Flota, llegando a sumar casi 200.000 millas náuticas en su carrera. La misma propiedad tiene Laguna, quien estuvo destinado 15 años de continuo en el Destructor “18 de Julio”, en tiempos de Unitas, de operaciones BYR y decenas de navegaciones de control de aguas jurisdiccionales. Las charlas posteriores con los rescatados y lo publicado en prensa, permitieron reconstruir el desarrollo de la tragedia.

La fiereza del Pampero se hacía sentir y el “Harp” comenzó a presentar una escora permanente, quizás un problema de estiba que, producto obviamente del mar embravecido se iba acentuando. Navegaba como era natural poniéndole la proa al temporal, pero aparentemente en determinado momento a causa de los bruscos cabeceos y rolidos, hubo un corrimiento de la carga y la escora lentamente comenzó a aumentar. En determinado momento el mercante empezó a hacer agua y eso podría haber causado un incendio en sala de máquinas. Cuando el desenlace era inminente el Capitán ordenó el abandono del buque, según algunos sobrevivientes, la orden debería haberse dado antes. Se tiraron al mar las balsas salvavidas, no todos podrían alcanzarlas, no todos sobrevivirían y el buque se hundió.

#### **Capitán de Navío Luis Chabaneau:**

*“La navegación hacia el punto se efectuó con máquinas adelante full, trepando y ba-*

*jando olas. Yo estaba asignado a la consola del radar en el Puente, el mercante se veía claramente en la pantalla y yo le cantaba la marcación al Comandante, en ese entonces **Capitán de Fragata Julio Lamarthee**, quien mantenía una serenidad imperturbable. No pude menos que recordar un episodio vivido muy poco tiempo antes. En un ejercicio de traspordo de pesos entre el ‘18’ y uno de los destructores, creo que era el ‘Uruguay’, con los buques en paralelo, manteniendo rumbo y velocidad constante y toda la línea tendida entre ambas embarcaciones, al ‘Uruguay’ que venía a nuestro babor, se le plantan los motores en el eje de estribor. Como consecuencia de eso, comenzó a perder velocidad y a cerrarse sobre nosotros. Inmediatamente se dio la orden de soltar todas las líneas que unían ambos buques, pero obviamente esa maniobra no era inmediata y el destructor se nos acercaba haciendo irremediable la colisión. Entonces el Comandante ordenó una maniobra muy arriesgada y contraria a lo que uno como oficial joven e inexperto podía pensar. Ordenó aumentar la velocidad y caer con todo el timón a babor, como cerrándonos nosotros también sobre el otro buque. El resultado de la maniobra fue que pasamos por la proa del ‘Uruguay’ y los buques no se tocaron por cuestión de metros. Analizada luego, la maniobra fue brillante, pues si se hubiese seguido el instinto de caer a la otra banda (estribor), la colisión hubiera sido inevitable por el rabeo de la popa. La misma calma que vi en el Comandante en aquella oportunidad en que todos vivimos un susto impresionante, la vi en el Puente mientras íbamos al rescate del ‘Harp’, cabalgando en un mar que nos castigaba malamente. De pronto ocurrió: en una de las pasadas del radar el contacto dejó de iluminarse, esperé una nueva pasada y al no ver el punto lo informé. Todos supusimos con tristeza que el mercante se*

# TECHNO DIVE S.A

*Desde 1987 brindando soluciones a armadores e industria.*



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

# Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...  
Calidad siempre**



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

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



*había hundido. Lo marcamos como punto dato y hacia allí seguimos, al rescate de los posibles naufragos. Al llegar a la zona no vimos nada, pero la decisión era buscar y buscar. Cuando navegábamos por cercanías, empezamos a ver restos flotando en el mar y luego contenedores a la deriva. Se mandó ocupar puestos para el rol de rescate y me dirigí a mi lugar en la popa”.*

**Cabo de Segunda Wilson Nuñez:** *“El temporal era tremendo. Yo era el buzo designado a bordo en esa navegación y ocupé puesto de inmediato en la banda, ya con mi traje de neopreno y el equipamiento completo. Cuando llegamos a la zona comenzamos a ver restos del naufragio por todas partes, incluso contenedores a la deriva, a medio sumergir. Bajar la ballenera era imposible por el movimiento del mar, entonces recibimos la orden de intentar arriar el bote Zodiac. La bajada del bote se hizo tremendamente difícil por el movimiento del mar. el barco rolaba y cabeceaba tanto que era imposible, se llegó a ver la hélice fuera del agua... pero era más grande el espíritu que había y el deseo de rescatar a esa pobre gente que lo duro que fuese el temporal. Sentí mucha impotencia en el momento en que no podíamos bajar la Zodiac porque vi un cuerpo pasar en el agua, pero no me dejaron tirarme. Estaba boca abajo y era un hecho que estaba muerto y la prioridad era rescatar a los vivos. Había que arriar el bote y lo entendí porque yo podría rescatar a uno y de repente me iba derivando con ese uno, pero desde el bote podríamos rescatar más gente. Recuerdo haber bajado en la Zodiac con dos personas que me ayudaron, un oficial y un marino, no recuerdo bien los nombres pues yo no era de la dotación fija del buque, creo que el oficial se llamaba Lebel y el marino Cor”.*

Como en toda tragedia, los problemas se iban acumulando. Los cabeceos y rolidos impidieron la bajada del bote Zodiac por la banda, por lo cual la maniobra se trasladó hacia popa, pero en ese momento el buque sufrió un blackout y al estar sin máquinas, quedó a merced de la tormenta atravesándose al mar. Varios de los contenedores que estaban a la deriva trasladaban pañales en pallets envueltos y herméticos, lo que les daba una reserva de flotabilidad, convirtiéndolos en una pequeña flotilla a esquivar, pues podrían abrirle un rumbo al buque. No obstante, algunos contenedores se abrieron por la fuerza del temporal y comenzaron a verse pañales flotando. A consecuencia de ello, estos taparon las tomas del condensador que enfriaba la caldera con el agua de mar y al taparse esas tomas de fondo del Destructor se produjo un blackout. Al quedar sin máquinas, la situación se hizo durísima y peligrosa, pues el buque en determinado momento quedó atravesado al mar. Los registros mostrarían luego que el “18” llegó a rolar 42° a cada banda. La situación era dramática, pero nadie abandonó la maniobra, aferrándose como podían a pasamanos o lo que tuviesen cerca. Una vez más los maquinistas hicieron su magia y lograron recuperar propulsión para el buque. De esa forma, se retomó la navegación esquivando contenedores y buscando naufragos. Fue entonces que se divisó a tres tripulantes del mercante en el agua con salvavidas y agarrándose como podían de un tablón. Hacían señas visiblemente agotados. El Comandante maniobró para dejarlos por sotavento y se volvió a intentar el arriado del bote, ahora por popa. Con la experiencia de algunos y el arrojo de otros, finalmente el bote Zodiac llegó al agua, pero al intentar arriarse su motor, éste golpeaba contra el casco y dificultaba la maniobra. Finalmente se pudo colocar en el espejo del bote y se arrancó, aunque al poco tiempo se apagaría

y no volvería a prender, producto del golpe y/o del agua que ola tras ola lo tapaba.

**Capitán de Navío Luis Chabaneau:** *“Finalmente se logró bajar el bote por la aleta de babor y durante el tiempo que se bajó el motor hubo momentos aterradores, porque el mar estaba tan fuerte que desde popa de repente dejábamos de ver al bote en el agua, pues era como que se metía abajo del buque, como si la popa se lo tragase y cuando el rolido se invertía, el desplazamiento de la masa de agua lo expulsaba, lo apartaba de debajo de él. Era tremendo, yo me imaginaba los que estaban en la balsa que sentirían viendo esa mole de acero, las casi 2.000 toneladas del ‘18’ como que se levantaban y luego se les venían encima... pero nadie aflojó en la maniobra, ni ellos abajo, ni nosotros arriba y manteníamos al bote Zodiac unido al buque con cabos que permanentemente íbamos lascando y cobrando por la forma feroz como se llamaba el ‘18’. Un Guardiamarina joven, Carlos Martín, arriesgando al límite se descolgó por el casco del buque tomado de un cabo para intentar ayudar”.*

**Cabo de Segunda Wilson Nuñez:** *“La situación en la balsa pasó por momentos terribles cuando estábamos en la popa a merced del mar, veíamos al casco levantarse y parecía que caería arriba nuestro, pero luego al caer nos empujaba hacia afuera. Las líneas de vida que nos mantenían unidos al buque, nos daban tranquilidad, porque desde abajo los veíamos firmes. Logramos rescatar a 3 náufragos del agua, alguno se aproximó nadando, otros fuimos hasta ellos como podíamos. Estaban muy asustados y la hipotermia ya les quitaba fuerzas. En el bote los rescatistas acumulamos tanta adrenalina que los sacábamos del agua como si fueran plumas, sabíamos que o los subíamos al bote o se morían”.*

**Capitán de Navío José Uriarte:** *“Ya al aproximarnos empezamos a ver pecios y tripulantes en el agua con salvavidas puestos pidiendo auxilio. El Comandante procedió de acuerdo al PON que estaba vigente en esa época, no recuerdo el número y establecía que la tripulación tenía que ocupar puestos de maniobra. Vi que el buzo Wilson Nuñez agarró a un primer náufrago, pero no lo podían subir pues ya con hipotermia, el hombre estaba duro. La corriente los dejaba casi pegados al barco y se venía un contenedor contra el gomón y entonces yo pensé a esta gente los mata, los va a apretar contra el casco, hay que salvarlos, no pensé en mí, no pensé en nada y en forma espontánea, me tiré al agua porque dije hay que salvarlo... creo recordar al Guardiamarina Martín y al Marinero Antonio Cor descolgándose con un cabo y por la escala de gato para ayudar a separar ese contenedor... luego pensando fríamente tendría que haberme tirado con una línea de vida para no separarme yo del barco, pero la adrenalina me llevó a eso, y ni siquiera me permitió tener miedo. Me puse abajo del individuo y lo saqué a flote. De cubierta me tiraron un cabo y traté de amarrarlo y no podía porque el hombre tenía los brazos pegados al cuerpo por la hipotermia. Entonces yo me amarré a él, manteniéndolo abrazado y nos izaron a los dos a bordo, luego en la balsa pudieron rescatar a otros”.*

Una vez a bordo, los 4 náufragos fueron atendidos por el médico embarcado, que sobreponiéndose al desconcierto inicial (éste era su primer embarque) y a los alocados movimientos del buque, tuvo una actuación excepcional. Ayudó que justamente Chabaneau, poco tiempo atrás había implementado para el 5º Departamento del buque (Suministros) un procedimiento dentro de los denominados “Roles de Emergencia”, el de “Rescate y Asistencia”. En efecto, un año

Escuela de Guerra Naval



MAESTRÍA EN

ASUNTOS  
MARÍTIMOS

Dirección: Lido esq Copacabana s/n.  
Montevideo  
R.O del Uruguay  
Tel. 2601 5460

## PRESENTACIÓN

La Armada Nacional, a lo largo de sus 206 años de historia, ha contemplado el mar no solo como una extensión del territorio nacional, sino como una fuente de recursos y oportunidades para los uruguayos. Durante los 83 años de existencia de la Escuela de Guerra Naval, se ha fomentado el pensamiento estratégico centrado en los intereses marítimos del Estado, abarcando desde la defensa de la soberanía a la protección de los recursos vivos y no vivos de nuestro espacio marítimo.

## NUESTRA PROPUESTA

La Armada Nacional, mediante la Escuela de Guerra Naval, ofrece una Maestría Profesional en Asuntos Marítimos, la primera en el país, dirigida a la comunidad marítima. La maestría tiene dos opciones:

*La Opción Intereses Marítimos es abierta a participantes del sector público y privado, enfocada en el desarrollo de Estrategias Marítimas y proyectos relacionados.*

*La Opción Poder Naval está dirigida a Oficiales de la Armada Nacional y participantes del Curso de Estado Mayor Naval, enfocada en el empleo del Poder Naval para la protección de los Intereses Marítimos.*

### Requisitos de ingreso:

- Profesionales civiles, marinos mercantes o militares, nacionales y extranjeros con título de grado.
- Completar formulario de inscripción.  
En sitio web de la Escuela de Guerra Naval  
<https://www.esque.edu.uy/maestriaPost.html>
- Presentar tema de investigación.



atrás, en 1979 cuando se había realizado la reparación mayor del “18” en Río de Janeiro, cada jefe había impuesto su impronta en los cargos. Él había estudiado sobre organización a bordo, en manuales de nuestra Armada y de la Armada de EE.UU. e incorporó al manual orgánico del 5º Departamento, cómo actuar ante la asistencia a un naufragio en su área de responsabilidad, cómo ayudar a los naufragos, desde detalles de forma, cómo poner su ropa en una bolsa e inventariarla, llenar el formulario de datos de cada uno, también inventariar y poner a resguardo documentación u otras pertenencias de cada uno, hasta cuestiones más de fondo, sobre cómo preparar la enfermería o montar un hospital de campaña si el local de enfermería era sobrepasado. Se dio justamente ese caso y tal como se había entrenado, se montó rápidamente en el comedor de personal ese hospital y cada tripulante actuó con la tarea que debía. Nadie quería perder una vida, luego de haberla arrebatado del mar. El doctor sabía lo que hacer, hizo desnudar a los naufragos y secarlos, no abrigoarlos enseguida, sino primero frotarles el cuerpo con alcohol y someterlos a una rigurosa revisión clínica para evaluar su estado de salud. Medidas acertadas, pues si se les hubiera puesto de entrada en un ambiente cálido, al estar con hipotermia, se podía haber provocado su muerte. Varios tripulantes colaboraron con la tarea. El médico debió prestar especial atención a algo curioso, pero entendible: aún luego de un buen rato siendo atendido, uno de los rescatados, de nacionalidad hindú, seguía en estado de shock y con ojos aterrorizados agarraba del brazo a todo el que pasara cerca. Luego de ese frotado de alcohol y un baño de agua caliente, se necesitaba vestirlos, obviamente con ropa seca y abrigada. Allí apareció la solidaridad de varios oficiales y tripulantes, que también en forma espontánea fueron a buscar sus ropas de civil, los vistieron, se

les proveyó de artículos de higiene personal y luego se les dio calor acostándolos en camas con frazadas. Horas más tarde se levantarían y cenarían juntos, con varios miembros de la dotación del “18” dándoles charla y ánimo, en un inglés que podía no ser el mejor de ambas partes, pero con una solidaridad que sí, era la mejor: la de los hombres de mar.

Mientras tanto la navegación proseguía esquivando contenedores y manteniendo la búsqueda de más naufragos. Por radio se enteraron que otro buque que estaba colaborando con el incidente de búsqueda y rescate. El “Dorli” un barco gemelo del anterior, de la misma compañía que navegaba en cercanías, había rescatado a 6 tripulantes que habían sobrevivido en una de las embarcaciones de emergencia del “Harp”. Entre ellos iba el atribulado Comandante. En determinado momento surgió una esperanza cuando se avistó una balsa, pero cuando el Destructor se aproximó, todos vieron con desazón que la balsa estaba vacía. La búsqueda continuaba. Desde la cercana Base Aeronaval “Capitán de Corbeta Carlos Curbelo” despegaron un avión y un helicóptero con el objetivo de colaborar con la búsqueda, pero la dureza de la meteorología impidió la ayuda desde el aire. A bordo, ya sabían por los sobrevivientes rescatados, que la tripulación era de 17 marinos, los oficiales de nacionalidad inglesa y los tripulantes variada, hindúes, polacos y africanos. Faltaban 7 hombres. Al promediar la tarde, el Pampero fiel a su costumbre, con la misma rapidez que se había levantado, comenzaba a amainar. Fue entonces cuando se logró ver a otro naufragado en el agua y hubo, una vez más, otra acción de coraje.

**Capitán de Navío José Uriarte:** *“Me volví a tirar al agua, pero esta vez ya en forma más meditada, llevando además de mi salvavidas, una guindola que me man-*

*tendría sujeto al buque. Llegué nadando hasta el naufrago, le grité en inglés que no se preocupara y se aferrara a los cabos de la guindola, que yo lo llevaría nadando hasta el buque. Y así lo hicimos. Al aproximarnos a la banda, me tiraron un cabo, lo amarré y lo izaron. En ese momento sentí un cansancio profundo, estaba agotado por el esfuerzo físico y empecé a derivar alejándome del Destructor. Estaba con aquellos salvavidas viejos de la Segunda Guerra Mundial, de corcho y me dejé flotar para intentar recuperar fuerzas, pero me iba, irremediamente me iba”.*

Aquí hago un alto en las palabras del CN Uriarte para poner el adecuado contexto a lo que fue su siguiente comentario. Este oficial, había egresado de la Escuela Naval con el número 1 de promoción y caracterizó su vida naval, en la que llegó a navegar más de 300.000 millas, por un accionar de mucho profesionalismo, seriedad y exigencia a sus subordinados, la misma que aplicaba para él mismo. Rayano en la parquedad, no era de palmadas en la espalda y tuvo siempre un sentido del humor sutil. Cuando ocurrió este episodio ya era un experimentado Teniente de Navío, Jefe de Departamento. Al contarme el momento en que se volvió a tirar al agua para este segundo rescate, con la misma cara seria, sin mover una pestaña siquiera, me dijo *“cuando vi que empezaba a alejarme del buque y me fallaban las fuerzas, imaginé que en la proa estarían los oficiales jóvenes riéndose y aplaudiendo”*... no fue así, uno de esos oficiales jóvenes, el Alférez de Fragata Ricardo Schunk logró tirar un cabo con la suficiente fuerza, del cual Uriarte se pudo asir. Para tranquilidad de todos, luego de recuperar fuerzas, Uriarte volvió nadando y fue izado a bordo. El hombre que había rescatado, resultó ser un oficial británico y más tarde, ya recuperado y abrigado, comentaría algo que emo-

cionó a quienes lo escucharon: *“Ya no podía más, estaba agotado, sentía que había llegado al límite, la hipotermia me dormía y estaba pensando en entregarme, en dejarme ir, cuando vi el humo de la chimenea del Destructor y sentí que había esperanza”.*

Para ese entonces, ya definitivamente amainado el Pampero, el “18 de julio” recibió la orden de retornar a la bahía y ceder su lugar a los otros destructores, que junto con el “Campbell”, procederían a la búsqueda de esos naufragos. En el “18” habían visto pasar impotentes dos cuerpos boca abajo, señal inequívoca de que eran cadáveres, pero aún faltaban 4 de los que no había noticia. Hay momentos en la vida, en que una persona tiene una sensación especial, llámese intuición, premonición, los cristianos podríamos hablar de una señal. El Capitán de Fragata Julio Lamarthee recibió la orden de finalizar la búsqueda, pero algo movió al Comandante a seguir navegando unas millas más en el sector donde estaban buscando, antes de volver. Y entonces lo vieron. El vigía de estribor dio la primera voz de alerta. En medio de la flotilla de contenedores a la deriva, montado a horcajadas arriba de uno de ellos, semi hundido, aferrado no se sabe cómo a la esquina más alta del contenedor, concretamente a la única esquina que estaba sobre la superficie, unos brazos se agitaban en clara señal de pedir auxilio. Inmediatamente el buque puso rumbo a ese contenedor. Con el motor de la Zodiac estropeado, ésta ya no era una opción viable, por lo cual el Comandante maniobró para sotaventear al contenedor, aproximándose por barlovento. Como fue dicho el “18” tenía una sola hélice, no era fácil la maniobra y debió hacer varias evoluciones para acercarse. Si bien había aflojado la intensidad del viento, el mar seguía crespo. No obstante, el Comandante, muy marinero, maniobró con pericia y al fin logró aproximarse lo suficiente. Al hombre ya se le veía

Seguridad Oficial de la  
Selección Uruguaya de Fútbol

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



 28 444 333





La **Historia** nos avala.  
Primeros también en **Digital**

**MOTOTRBO**  
REINVENTANDO  
DIGITAL



**SICOM**

**SISTEMAS DE COMUNICACIONES**

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



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

de cerca, estaba completamente seco, pero con frío, pues obviamente ya llevaba entre 6 y 7 horas en esa situación. Se le tiraron guindolas para que las alcanzara y una vez más se arrió la escala de gato, esta vez por la banda de estribor. Se le vio indeciso al hombre, pero al final se tiró al agua y trató de alcanzar alguna de las guindolas, empero la traicionera corriente podía más que él. Comenzó a derivar sin llegar a las guindolas y aterrizado, nadó para retornar al contenedor, donde volvió a aferrarse como pudo a los costados del mismo. El Comandante volvió a maniobrar para acercarse más, pero el hombre temblando no dejaba el contenedor y allí se dio nuevamente otra muestra de valentía, cuando el Marinero Antonio Cor se ofreció voluntario para tirarse al agua y nadar hasta el contenedor que había quedado muy cerca, por la maniobra del Comandante. Así lo hizo y llegó hasta el tripulante que dejó el contenedor y volvió asido a una guindola con Cor, para ser luego ambos izados a bordo.

Terminaba para el “18 de Julio” el evento de búsqueda y rescate, con 6 vidas salvadas. Sumadas a las 6 que rescatara el otro buque, fueron 12 vidas ganadas y 5 vidas que lamentablemente se perdieron en ese reclamo eterno que el mar cada tanto ruge, exige y roba. Vidas ganadas, vidas perdidas, en esa lucha que nunca cesará entre los navegantes y el mar. Fondeados nuevamente en la Bahía de Maldonado, cuando la tormenta amainó, el remolcador “Ancap III” trasladó a los rescatados de ambos buques a la península. Algunos fueron llevados al Hospital Marítimo Punta del Este (hospital situado en cercanías de Punta Ballena que funcionó hasta 1983). Luego se alojarían en el hotel “Charrúa” donde los ubicó la Compañía armadora “Ferry Líneas Buenos Aires”. Al otro día luego de declarar ante la Autoridad Marítima fueron trasladados por

el armador a Buenos Aires. Los tripulantes del “18” no los volverían a ver, ni a ellos ni a su ropa. No importó, algo muy importante había quedado dentro de cada uno.

Los principales diarios de la época dieron en primera plana y con grandes titulares la noticia. La portada de “El País” fue “**Desastre marítimo: se hundió buque mercante ante Punta del Este**”, para escribir más abajo información sobre el plebiscito entre el “sí” y el “no” ilustrada con una foto del Dr. Alberto Gallinal. “El Día” tituló también en primera página: “**Desastre marítimo: se hundió buque mercante**”, informando también sobre un sismo en Italia con cientos de muertos. “El País” en páginas interiores, mostraba un croquis de la situación en el mar y los buques intervinientes, informando sobre los 12 naufragos rescatados y como la llegada de la noche limitó totalmente las posibilidades de búsqueda. En efecto, los contenedores al garete se habían transformado en peligrosos “icebergs” y los tripulantes desaparecidos, no habrían podido sobrevivir por razones de hipotermia. El diario especulaba con el desembarco de los sobrevivientes en las primeras horas de la mañana, pues las condiciones habían mejorado. Un día más tarde los diarios mostraron en sus portadas información sobre el plebiscito y noticias tales como el Presidente electo Ronald Reagan preparando su equipo de Gobierno y el Primer Ministro Menájem Beguín intentando salvar su gabinete. Como dijo un periodista español: “*yendo y viniendo por la vida y sus asuntos, una noticia se monta sobre la otra y se diluye, como las olas del mar, una tras otra*”. Ese segundo día se vio en páginas interiores, fotos de los sobrevivientes y se escribieron diferentes versiones, en un caso ya habrían partido para Brasil, en otro caso el destino era Londres. Lo cierto es que la información sobre el siniestro se fue apa-

gando rápidamente. Quizás porque las tragedias en el mar son tristemente comunes. El documento consultado del Lloyd's Register, registró que en ese cuatrimestre final del año 1980 hubo: “39 buques hundidos, 2 perdidos, 14 incendiados (aquí fue incluido el Harp), 8 colisionados, 25 destruidos (bajo este concepto se incluyen los buques perdidos por encallamiento, o por choques contra rocas, restos de naufragios, etc.) y finalmente 12 más, que algunos se reflataron o se remolcaron o definitivamente se hundieron”. El tiempo fue pasando y con él, mejoró sensiblemente, la construcción naval y la tecnología de los equipamientos a bordo, incluyendo por cierto los elementos de seguridad. También se hicieron más estrictos, generalmente por las normas que emitía la OMI (Organización Marítima Internacional), los controles e inspecciones de las autoridades marítimas de cada país (en nuestro caso la Prefectura Nacional Naval), así como también la obligatoriedad de cursos frecuentes para los hombres y mujeres de todas las jerarquías que formasen parte de la tripulación de un buque. No obstante, cuando 20 años más tarde se llegó al final del siglo, las estadísticas de la OMI registraban una media anual de “120 accidentes marítimos muy serios” o sea uno cada tres días. Y si avanzamos dos décadas más, encontramos que en 2020, un informe de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (European Maritime Safety Agency, EMSA), daba cuenta de la cantidad de siniestros e incidentes marítimos, correspondiente a ese año, situándolo en 2.594. Tengamos presente que la EMSA presenta estadísticas sobre siniestros e incidentes marítimos en los que se vieron implicados buques abanderados en alguno de los Estados miembros de la Unión Europea u ocurridos en su mar territorial o aguas interiores, y también aquellos que afectaron a intereses sustanciales de Estados miembros

de la UE. Estos datos permiten ilustrar la realidad que viven los navegantes. Por más esfuerzos que haga el hombre, el mar ha tenido, tiene y mantendrá por siempre intacta, su capacidad de golpear cuando y donde quiera.

Volviendo a aquel noviembre de 1980 en nuestras latitudes, la Armada continuó con sus buques, las tareas de búsqueda y el hundimiento con artillería de los contenedores, para dejar libre de peligros la ruta marítima comercial de nuestras aguas. El “humor de los muelles” bautizó esta última tarea como la batalla de los contenedores, porque algunos demoraban en hundirse y requirieron de muchos disparos. Tal como ocurrió en aquella oportunidad con los diarios, también en el chat las voces se fueron espaciando... como si los leños de ese fogón virtual se fueran apagando... el Capitán de Navío Andrés Durán Faraco, que en aquel entonces tenía 4 años y hoy es un hombre con mucha cubierta bajo sus pies, sorprendió aportando el curioso dato del destino final del bote del “Harp”, en el parque infantil del Apostadero Naval de la Paloma. El Cabo de Segunda Miguel Cardone, comentó que al salir de su guardia en Sala de Turbinas, encontró a uno de los rescatados, acostado en su cama. Su reacción fue abrigarlo más con la frazada. El Capitán de Corbeta Eduardo Andino y el Suboficial de Cargo Gustavo Lienres, ambos a bordo del Destructor “Uruguay” tuvieron un pequeño diálogo de maquinistas, donde Andino mencionó con asombro que estuvieron 5 horas para hacer 15 millas a full, por la fuerza del mar de proa y Lienres le contestó que como buen panza (novato) en aquel entonces, le había tocado el puesto en el servomotor, uno de los lugares donde más se sienten los roídos y cabeceos de todo buque y no encontraba acomodo, lo cual sumado al agua que entraba por un ventilador, lo hizo pasar bastante mal. El

Suboficial de Cargo Heber Pareja, a bordo del ROU04 “Pedro Campbell”, señaló cómo costó hundir algunos contenedores, pese a que le disparaban con las piezas de 40 milímetros y destacó también, como, pese a sentirse mal por la tormenta, todo el mundo respondió y estaba en cubierta buscando posibles sobrevivientes.

**Cabo de Primera Héctor Laguna:**

*“Cuando volvimos a Puerto, sentí en ese momento una gran tranquilidad y agradecimiento hacia todos mis compañeros, ya que regresamos todos sanos y salvos, cumplimos una misión, rescatamos 6 náufragos y confirmamos el grado de alistamiento del material y personal del buque ante un mar muy embravecido. En estas situaciones, uno toma realmente dimensión de lo que se hizo, ya muy pasado el tiempo. Hoy casi 44 años después, me siento orgulloso de haber sido parte de ese equipo del ROU03 ‘18 de Julio’, en esa circunstancia que el mar o el destino nos hizo vivir”.*

**Cabo de Segunda Wilson Nuñez:**

*“Posteriormente ya con el ‘18’ atracado, con las tripulaciones de los buques formadas en el muelle, el Comandante en Jefe de la Armada felicitó personalmente a quienes arriesgaron su vida. Los tripulantes que fuimos al agua o al bote Zodiac, fuimos ascendidos una jerarquía y los oficiales calificados con 10 en sus anotaciones personales en aptitud física y valentía. Recuerdo que en aquel momento me vino a la cabeza, una conversación que tuve con uno de los rescatados, natural de Sierra Leona, cuando ya estaban abrigados a bordo. Me dijo que éste era su cuarto naufragio y que pensaba volver al mar, porque tenía una esposa y varios hijos que alimentar y esto era lo que él sabía hacer. Para mí, fue una historia que jamás olvidaré, no fue solo empatía o cumplir una misión, fue salvar vidas. Lo conté*

*con mucho orgullo a mis hijos primero y a mis nietos ahora”.*

**Capitán de Navío Luis Chabaneau:**

*“La tripulación toda se portó muy bien, Uriarte y Cor tirándose al agua, los que fueron sobre el bote Zodiac, Martín descolgándose por un cabo sobre el casco del barco para intentar ayudar. Fueron todas acciones muy riesgosas y lo que más quiero destacar es lo me dejó esta experiencia: uno aprende, foguea su carácter profesional, navega y va entendiendo lo que es el mar. Pero el verdadero aprendizaje es cuando se está ante una situación de emergencia. Ahí afloran fortalezas que son insospechadas. Con la terrible tormenta que soportábamos, con las escoras y lo que se vivió, era tanta la adrenalina y las ganas de ayudar que ningún tripulante se sintió mareado, el personal en la sala de máquinas arreglando el blackout sin que nadie aflojara. Uno piensa, cómo somos los seres humanos y qué importante es prepararse profesionalmente para situaciones de emergencia y lo importante de entrenar y capacitarse para una actividad profesional que en algún momento nos puede demandar un esfuerzo por encima de lo racional. Como sería en una situación de combate, la gente en el mar, los náufragos luchaban por su vida, y a bordo también la tripulación podía haber terminado en el agua con consecuencias trágicas... pero nadie echó para atrás... esa sensación de ‘vamos que podemos’, todos consustanciados con el momento que se vivía y con salvar vidas. Lo que allí pasé, se grabó a fuego muy dentro mío”.*

**Capitán de Navío José Uriarte:** *“Hice lo que hice por la simple razón de intentar rescatar a gente de mar como yo. Había visto pasar flotando boca abajo, al cadáver de uno de los náufragos, con la impo-*

*tencia de saberlo muerto y no quería que pasara lo mismo con otros. No pensé en nada, ni siquiera en mi familia, actué por entrenamiento, solo pensaba en sacar gente del agua, quizás por eso, por no pensar, no analizar, nunca tuve miedo. Luego transmití varias veces esa experiencia como modo de*

*enseñanza, de instrucción, en la Escuela de Guerra Naval. Si me pregunta ahora si haría lo mismo, con 76 años y cuatro by pass cardíacos, capaz que me vuelvo a tirar al agua helada". Me miró y con una sonrisa irónica complementó: "pero seguro no saldría a flote". Y yo le creí ambas cosas.*



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

*TEMISTOCLES, V A.C.*

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

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

