

LIGA MARÍTIMA URUGUAYA

RUMBO AL MAR

REVISTA LIGA MARÍTIMA URUGUAYA - AÑO 36 - Nº 34
DICIEMBRE 2023

Año 36 - Nº 34 - Diciembre 2023

REVISTA DE LA LIGA MARÍTIMA URUGUAYA

RUMBO AL MAR



LIGA MARÍTIMA URUGUAYA

CONTRIBUYENDO AL ENGRANDECIMIENTO DE LA CONCIENCIA
MARÍTIMA NACIONAL

RUMBO AL MAR

LIGA MARÍTIMA URUGUAYA
AÑO 36 - N° 34 - DICIEMBRE 2023
RAMBLA 25 DE AGOSTO DE 1825 N° 580
TEL: 29156765 / 096 096 475
LIGAMAR1986@GMAIL.COM

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente
Dra. Silvia Etchebarne Vivián

Primer Vicepresidente
Ing. Emilio Ohno

Segundo Vicepresidente
Sr. Mario Klisich

Secretario
Sr. Alfredo Ferriolo

Pro -Secretario
CN(R) Artigas Zorrilla

Tesorero
CN(R) Héctor Yori

Pro -Tesorero
Ing. Julio Coppola

Vocal
C(R) Zapicán Bonino

Vocal
(CM) Héctor Núñez

Vocal
CN (R) Miguel de Ocampo

Vocal
(CC) Juan José Mazzeo

Vocal
(CM) Juan Pablo Viera

COMISIÓN FISCAL

Presidente
Dr. Fernando Roa

Vocales
Yamandú Ortiz Gibert
CN(R) Juan Susaeta

ÍNDICE

Editorial. 50 aniversario del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo	5
Hacia la descarbonización de la industria marítima	7
Derecho internacional del mar de la antigüedad a la época moderna (Primera Parte)	17
Desayuno de trabajo	30
La demarcación de nuestra plataforma continental.....	33
Almuerzos, confraternidad, marítima	40
La Confederación Argentina:.....	43
Homenaje con motivo del 50 aniversario del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.....	53
Homenaje en la Escuela Naval. Cincuenta años de ingreso de la promoción 65.....	55
Recuerdo póstumo para un gran Amigo de la Liga Marítima Uruguaya.....	65
Visitas guiadas	76



50 aniversario del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo

El pasado 22 de noviembre de 2023 celebramos en la Escuela Naval con profundo honor y gratitud el 50° aniversario del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, un hito que marcó la resolución sabia y diplomática de tensiones centenarias entre Argentina y Uruguay.

En este acto de conmemoración pudimos contar con la presencia de dos distinguidos negociadores cuya destreza y compromiso fueron fundamentales para forjar este acuerdo histórico. El Dr. Edison González Lapeyre y el Capitán Yamandú Flangini, con su sabiduría y habilidades, contribuyeron de manera excepcional a la construcción de un tratado que ha resistido el paso del tiempo como un modelo de ingeniería jurídica.

Recordemos que este tratado no solo demarcó límites geográficos, sino que también simbolizó la capacidad de superar

desafíos complejos con inteligencia y diálogo.

La visión y compromiso de estos dos negociadores, junto con otros ilustres colaboradores, los extintos Dr. Julio César Lupinacci y Capitanes de navío Román Orozco y Heber Grasso han dejado un legado de hermandad y cooperación entre nuestros países.

El destino de la isla Martín García, uno de los puntos más álgidos de la negociación, refleja el espíritu de conservación y preservación de la fauna y flora autóctonas, así como la capacidad de encontrar soluciones de consenso. Además, la isla se convirtió en la sede de la Comisión Administradora del Río de la Plata, un testimonio vivo de la efectividad y relevancia continua del tratado.

A lo largo de estos 50 años, el Tratado ha sido una guía de referencia en la resolución de problemas limítrofes y fluviales, sirviendo como inspiración en todo el mundo.

La presencia del Dr. Edison González Lapeyre y el Capitán Yamandú Flangini nos recuerda la importancia de la colaboración y la diplomacia en la construcción de puentes duraderos entre naciones tan necesario e imprescindible por estos días.

En este momento, cuando reflexionamos sobre los logros del Tratado, miramos hacia el futuro con la certeza de que su total vigencia nos proporciona el marco jurídico necesario para abordar desafíos actuales y futuros. Estamos agradecidos por el legado de aquellos que dedicaron su tiempo y esfuerzo para construir una base sólida para la cooperación bilateral.

Rendimos merecido homenaje al General Juan Domingo Perón, quien impulsó con convicción este tratado, reconociendo su valor como símbolo de hermandad entre nuestros pueblos.

Agradecemos al Dr. Edison González Lapeyre y al Capitán Yamandú Flangini por su contribución excepcional a esta obra maestra diplomática que ha fortalecido nuestros lazos y ha marcado un hito en la historia de la cooperación internacional.

Que este aniversario sea un recordatorio de que, a través del diálogo y la colaboración, podemos superar los desafíos más complejos.

Felicidades también a todos aquellos que son apasionados guardianes del quehacer marítimo y portuario.

Su compromiso es el timón que guía nuestras aguas hacia un futuro de colaboración y prosperidad compartida, vaya el sincero reconocimiento por velar por el cumplimiento de este hito monumental en nuestra historia compartida.

En la celebración de este 50º aniversario, expresamos con profunda emoción que el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo no solo trasciende las páginas de un acuerdo, sino que late en el corazón de la amistad entre nuestros pueblos.

Que hoy, al recordar estos 50 años de logros y entendimiento, sintamos la calidez de la amistad forjada en aguas compartidas y celebremos la visión que ha unido nuestros destinos.

La dedicación del Dr. Edison González Lapeyre y del Capitán Yamandú Flangini, cuyos esfuerzos resonarán eternamente en la historia, es un faro que ilumina el camino de la colaboración y la comprensión mutua.

A ustedes, negociadores excepcionales, nuestro eterno agradecimiento y admiración.

Dra. Silvia Etchebarne Vivian
Presidente
de la Liga Marítima del Uruguay

ARTÍCULO



HACIA LA DESCARBONIZACIÓN DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA

Capitán de Navío(CG) Francisco Valiñas

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

De acuerdo con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 13 de las Naciones Unidas, Acción por el Clima, la industria marítima está investigando urgentemente opciones viables para combustibles alternativos de bajas emisiones. El objetivo es cumplir los objetivos iniciales de la Organización Marítima Internacional (OMI) para que el transporte marítimo reduzca las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en al menos un 40% para 2030 prosiguiendo esfuerzos para una reducción del 70% para 2050, y el total anual de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 50% para 2050, en comparación con los niveles de 2008. Iniciadores de la industria como The Getting to Zero Coalition

se comprometen a desarrollar buques comercialmente viables con cero emisiones para 2030. La Declaración de Clydebank posterior a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP26) de 2021 tiene como objetivo crear los llamados “corredores verdes”, y el Consejo World Shipping considera el desarrollo del suministro de combustible como un camino fundamental hacia un transporte marítimo sin emisiones de carbono.

Sin embargo, incluso con estos ambiciosos objetivos industriales, no existe una solución milagrosa para la descarbonización, ni existe un enfoque único para

los esfuerzos de lograrla. Por lo tanto, se tendrán en cuenta una serie de consideraciones, ya que los gobiernos probablemente dejarán en manos del mercado del sector privado la determinación de las opciones dominantes. Esto deja a las partes interesadas de la industria marítima en la precaria situación de tomar decisiones de inversión para futuras flotas con una falta general de claridad con respecto a la “mejor” opción para los combustibles alternativos.

En realidad, los desafíos de la descarbonización en el sector marítimo están afectando a toda la industria, incluidos los gobiernos, las salas de juntas y la alta dirección, las instituciones crediticias y los diseñadores de plantas de propulsión. En general, el camino hacia la descarbonización requerirá cambios significativos en cuanto a cómo se genera la energía y la propulsión a bordo. Los buques con emisiones bajas o nulas no se limitarán a un solo tipo de combustible o fuente de energía, y probablemente será necesaria una combinación de opciones de combustibles. Con ese fin, el primer paso para fusionar soluciones innovadoras con requisitos legales pertinentes es comprender tanto las ventajas como los inconvenientes de las diversas propuestas que se están llevando a cabo al intentar navegar el complejo laberinto regulatorio de los combustibles alternativos. Consideremos los principales candidatos actuales para reemplazar el fueloil pesado.

GAS NATURAL LICUADO (GNL)

El GNL es ampliamente reconocido como el segmento más grande del mercado de combustibles alternativos, en particular para los buques oceánicos, y se utiliza como combustible desde hace unos 20 años. El GNL consiste en gas natural que se licua a temperaturas muy bajas para su posterior transporte en buques cisterna. Se considera una opción líder debido a su contenido cero de azufre, que cumple con los requisitos del límite de azufre 2020 de la Organización Marítima Internacional (OMI). Además, sus emisiones de dióxido de carbono son aproximadamente un 20 por ciento más bajas que las de los combustibles destilados y los productos de fueloil con muy bajo contenido de azufre (VLSFO). La sociedad de clasificación DNV predice que en 2050 más del 40 por ciento de los combustibles marinos serán GNL. En consecuencia, el GNL es ampliamente considerado el principal “combustible puente” hacia otras opciones de combustible alternativo. De hecho, ya se está considerando el GNL para una proporción de la flota mundial, ya que hay más de 500 (a junio de 2021) buques propulsados por GNL en funcionamiento y en pedido (sin incluir los buques metaneros).

Sin embargo, el uso de GNL como combustible marino no está exento de desventajas. El GNL es inflamable y, por lo tanto, presenta una mayor amenaza para la seguridad, cuestiones que permearon las discusiones sobre las importaciones

de GNL cuando originalmente se encontraban las instalaciones de GNL hace décadas. Tales discusiones también dieron lugar a debates jurisdiccionales federales versus estatales, ya que el gobierno de EEUU instó a la promoción de sitios de GNL en áreas como Boston. Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 generaron preocupaciones sobre la seguridad pública y las instalaciones de GNL fueron examinadas más a fondo. En respuesta, la Guardia Costera (USCG) tomó precauciones para mejorar la seguridad de cada buque de GNL con destino a los EEUU y su carga desde el punto de partida hasta la llegada a los Estados Unidos, y el “envío de gas natural licuado (GNL) desde Yemen hasta Boston, Massachusetts, ejemplifica un enfoque estratificado para mitigar el riesgo y el cuidado y atención a la planificación, coordinación y ejecución que garantiza la seguridad de estos movimientos de barcos”. Para ayudar a resolver el conflicto estatal y federal sobre los sitios de GNL, la Ley de Política Energética de EEUU (2005) otorgó a la Comisión Federal Reguladora de Energía (FERC) la supervisión exclusiva de la construcción, expansión, seguridad y operación de las terminales de GNL.

Al evaluar el uso del GNL como combustible a bordo de buques, las regulaciones estadounidenses existentes no abordan específicamente el diseño y la instalación de sistemas de combustible de gas natural en buques comerciales, salvo el gas de ebullición utilizado en los buques de

GNL. Como tal, la USCG se ha basado en las normas establecidas en el Código Internacional de Seguridad para Buques que Utilizan Gases u Otros Combustibles de Bajo Punto de Inflamación (Código IGF) al desarrollar equivalencias para el cumplimiento. El Código IGF proporciona estándares internacionales para el diseño de buques propulsados por gas natural y entró en vigor como código obligatorio el 1 de enero de 2017 para los buques que deben cumplir con los requisitos del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) que Utilice también gas natural u otros combustibles con un punto de inflamación inferior a 60 grados centígrados.

Posteriormente, la Oficina de Estándares de Diseño e Ingeniería de la Guardia Costera emitió una carta de política, “Determinación de equivalencia “Criterios de diseño para sistemas de combustible de gas natural” que establece criterios de diseño para sistemas de combustible de gas natural que brindan un nivel de seguridad que es al menos equivalente al previsto para los sistemas de combustible tradicionales exigidos por la normativa vigente. La carta de política utiliza el Código IGF como estándar básico para embarcaciones que utilizan gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación como alternativa a los sistemas de combustible cubiertos por las regulaciones nacionales actuales.

Más allá de las preocupaciones de seguridad inherentes al uso de GNL como combustible marino, la disponibilidad también incluye la infraestructura de abastecimiento de combustible necesaria y la ampliación de la flota de combustible de GNL para incluir embarcaciones que cumplan con las medidas de la industria que aún se están desarrollando.

HIDRÓGENO Y PILAS DE COMBUSTIBLE

Se está desarrollando el uso de hidrógeno como combustible marino a bordo de barcos, ya que sus defensores sugieren que puede respaldar un componente esencial del camino hacia la descarbonización. El combustible de hidrógeno comprimido o licuado se quema sin emisiones de carbono ni GEI y no es tóxico, es incoloro e inodoro.

Sin embargo, el hidrógeno tiene un rango de inflamabilidad significativo y una baja energía de ignición. Además, el hidrógeno no existe de forma natural y, por tanto, debe producirse mediante procesos que consumen mucha energía. Actualmente la mayor parte del hidrógeno se produce a partir de carbón o gas natural, aunque es importante entender que existen varias formas de producir hidrógeno:

- **Hidrógeno gris y marrón:** El hidrógeno gris es relativamente económico, aunque se deriva del gas natural y generalmente utiliza combustibles fósiles como fuente de energía. Se produce a partir de gas natural mediante reformación de metano con vapor, y el hidrógeno marrón se produce a partir de la gasificación del carbón.

- **Hidrógeno azul:** El hidrógeno azul se produce a partir de combustibles fósiles como el gas natural y el carbón, en esencia un proceso similar al del hidrógeno gris, pero la mayor parte del carbono emitido durante su producción es “capturado” y no liberado a la atmósfera.

- **Hidrógeno verde:** El hidrógeno verde se produce a través de energía renovable en la que el hidrógeno se deriva de una fuente limpia. Por ejemplo, el hidrógeno verde se puede producir mediante electrólisis del agua y se considera limpio pero caro.

Al igual que con el GNL, no existen regulaciones federales que cubran específicamente el diseño y operación de embarcaciones propulsadas por hidrógeno, incluido el hidrógeno como combustible para embarcaciones, el uso de celdas de combustible para la propulsión de embarcaciones o el abastecimiento de combustible de hidrógeno. Actualmente, el hidrógeno está designado como una carga demasiado peligrosa para el transporte a granel, aunque puede transportarse en contenedores de acuerdo con las Regulaciones de Materiales Peligrosos en el Título 49 del Código de Regulaciones Federales (CFR).

La OMI no ha establecido requisitos internacionales para el uso de hidrógeno como combustible marino, aunque el código IGF y las “Recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel” ofrecen orientación sobre opciones para el diseño alternativo y la realización de evaluaciones de riesgos para abordar los riesgos inherentes con el uso de combustibles de bajo punto de inflamación. El objetivo general del Código IGF y de cualquier enfoque de diseño alternativo es garantizar que se logre un nivel de seguridad equivalente mediante sistemas o tecnologías novedosos en comparación con los de otros gases de bajo punto de inflamación. A tal fin, la circular MSC.1/Circ.1455 “Directrices para la aprobación de alternativas y equivalentes” puede resultar de utilidad para las partes interesadas. La USCG también es responsable de la evaluación del hidrógeno como carga y combustible para buques, en particular mediante la realización de evaluaciones de riesgos para verificar que un sistema sea adecuadamente seguro y pueda exhibir al menos un nivel de seguridad equivalente al de los sistemas de combustible y aplicaciones de gas convencionales.

El hidrógeno también enfrenta obstáculos para su implementación generalizada más allá de las preocupaciones de seguridad antes mencionadas. Actualmente, el hidrógeno no es factible para el transporte marítimo de aguas profundas, ya que la densidad energética del hidrógeno es

aproximadamente la mitad en comparación con otros combustibles marinos tradicionales, y los combustibles de baja densidad energética crean un problema de almacenamiento, que afecta el rango de operaciones disponible. Esto se agrava porque el espacio a bordo de los buques es limitado y, por lo tanto, la disponibilidad es una consideración clave, en particular porque los tanques de almacenamiento de combustible más grandes obstaculizarían la capacidad de transporte de carga. La red de abastecimiento de combustible necesaria para respaldar el hidrógeno como combustible marino sigue sin desarrollarse; hay pocas estaciones de carga en puertos del mundo. Además, las instalaciones de abastecimiento de hidrógeno líquido pueden tener costos de capital más altos que las instalaciones de abastecimiento de GNL. Dicho esto, informes recientes indican que, si bien los precios de los combustibles alternativos siguen siendo inciertos, los combustibles de hidrógeno podrían ser más baratos que el gas y los biocombustibles, aunque se necesita mucho más en todo el sector para desarrollar certeza en los precios y las economías de escala.

METANOL Y BIOMETANO

Al igual que con otros combustibles alternativos, no existen regulaciones específicas que regulen el metanol como combustible marino y, por lo tanto, se seguirán evaluaciones de equivalencia como combustible de uso novedoso. Actualmente, el

metanol se produce a partir de gas natural como materia prima y es un líquido a presión ambiente. En comparación con otros combustibles alternativos, su temperatura hace que su almacenamiento y manipulación sea mucho más sencillo. Sin embargo, es posible que el metanol no sea una opción neta cero debido a las emisiones de metano durante la producción y la combustión, y puede que solo proporcione una reducción relativamente limitada de las emisiones de dióxido de carbono en comparación con los combustibles marinos tradicionales, aunque se sugiere que el metanol derivado de la biomasa puede aportar hasta un 50 por ciento de reducción.

La escalabilidad del biometano también es un obstáculo, aunque cada vez hay más buques portacontenedores ecológicos de metanol disponibles.

BIOCOMBUSTIBLES Y BIODIESEL

Los biocombustibles se están explorando como opciones de combustible alternativas y ya se está viendo un uso limitado de mezclas como combustibles marinos. Son renovables y bajas en emisiones de carbono. La “biomasa” se refiere a “materia orgánica disponible de forma renovable, incluidos cultivos agrícolas y desechos y residuos agrícolas, madera y desechos y residuos de madera, desechos animales, desechos municipales y plantas acuáticas”. A su vez, “combustible de biomasa”

significa “cualquier combustible gaseoso, líquido o sólido producido por conversión de biomasa”. Los biocombustibles pueden mezclarse con fueloil marino tradicional derivado del crudo o usarse como combustible sustituto directo, a partir de diversas materias primas como el etanol de maíz o el azúcar a través de diferentes procesos.

Las barreras importantes que inhiben la adopción generalizada de biocombustibles incluyen cuestiones ambientales, económicas y técnicas. Para convertirse en una opción “verde” los biocombustibles deben obtenerse de materias primas sostenibles. Otras preocupaciones se relacionan con la escalabilidad y la competencia en el mercado, así como con los problemas de almacenamiento a largo plazo de algunos biocombustibles.

AMONÍACO

Otra opción de combustible sin emisiones de carbono que se está considerando es el amoníaco. Al igual que el hidrógeno, la mayor parte del amoníaco se produce actualmente con gas natural. El amoníaco se puede utilizar como fuente de energía para las pilas de combustible o puede formar parte de la fuente de combustible de un motor de combustión interna. En particular, el amoníaco “verde” ofrece el doble potencial hacia un transporte marítimo sin emisiones tanto en el “pozo a despertar” como en el “tanque a despertar”. La escalabilidad de la producción y la

disponibilidad siguen siendo obstáculos, al igual que los nuevos diseños de tecnología de motores, las consideraciones de seguridad y las preocupaciones sobre la cadena de suministro. Además, existen barreras reglamentarias y técnicas para el uso de combustibles tóxicos.

Si bien hay muchas opciones de combustible que compiten en varios escenarios, pero en particular, en un reciente “Pronóstico marítimo para 2050 Energy Transition Outlook 2022”, DNV predice que el amoníaco es uno de los combustibles neutros en carbono más prometedores, aunque para que el amoníaco sea una opción de futuro viable, debe fabricarse mediante procesos bajos en carbono.

BATERÍA/ELÉCTRICO

Los sistemas eléctricos e híbridos que utilizan baterías o pilas de combustible presentan otra opción de cero emisiones. Las operaciones totalmente eléctricas aún se encuentran en las primeras etapas de desarrollo y, con las limitaciones de la tecnología actual, es probable que las operaciones con baterías solo sean adecuadas para rutas marítimas de corta distancia o ferries de pasajeros nacionales. Sin embargo, se están explorando variaciones para un barco “híbrido” en el que el barco podría equiparse y alimentarse con motores de propulsión eléctrica con baterías de iones de litio que podrían cargarse desde generadores diésel a bordo o

cuando se conecten a una fuente de alimentación en tierra.

En apoyo de la tecnología de baterías emergente, la USCG ha promulgado una guía de políticas titulada “Guía de diseño para instalaciones de baterías de iones de litio a bordo de buques comerciales”, debido al mayor interés en las baterías de iones de litio (Li-ion) y otros nuevos tipos de tecnología de energía almacenada a bordo de buques inspeccionados. El documento de política se promulgó debido a las preocupaciones de seguridad únicas asociadas con las tecnologías de iones de litio y establece una guía de diseño para embarcaciones comerciales que utilizan baterías de iones de litio dentro del marco regulatorio existente.

CONCLUSIONES

Los esfuerzos de descarbonización en el ámbito marítimo avanzan a un ritmo sin interrupciones y emergen como más complejos y costosos que nunca, al mismo tiempo que se siguen los acontecimientos internacionales críticos en la OMI. Para enfrentar los desafíos de la descarbonización, los gobiernos están explorando medios para apoyar opciones de combustibles alternativos, como centros de energía renovable y corredores verdes (rutas comerciales entre los principales centros portuarios), y la colaboración dentro de la industria sigue siendo un punto central. Sin embargo, la industria todavía está esperando hojas de ruta detalladas de la

estrategia climática, mientras sigue siendo difícil aclarar si surgirá un “ganador” en la gama de opciones de combustibles alternativos, dejando que varias opciones de combustibles alternativos coexistan, y todas ellas sin regulaciones directamente aplicables.

El tiempo es esencial si se quieren cumplir los esfuerzos de descarbonización. Con este fin, aquellos que se posicionan como pioneros en opciones específicas de energía alternativa pueden estar mejor preparados para la inversión de capital de riesgo o para recibir financiación crítica para investigación y desarrollo (I+D) y desarrollar demostraciones de prueba de concepto de combustible alternativo, todo lo cual sigue siendo fundamental para encontrar caminos hacia la madurez tecnológica y la reducción de costos.



LOBRAUS

Por que somos el mejor operador en el Puerto de Montevideo

- 20 años en el Puerto de Montevideo.
- 34 años en el mundo.
- 100 colaboradores.
- Primeros en divulgar Puerto Libre en el mundo.
- Primer Operador en Punta Sayago.
- Primeros en desplegar ecomerce en el Puerto de Montevideo.
- Primeros en atención al cliente.
- Primeros en presentar proyecto para farmacéutica en el Puerto de Montevideo.
- Único operador portuario con 30 años de concesión.

¡Si es LOBRAUS es Urgente!

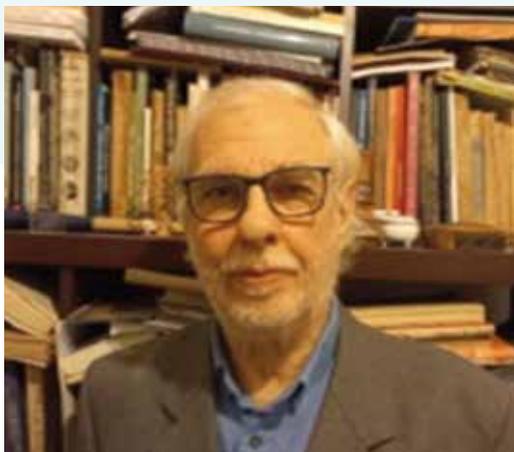
Venga a trabajar con nosotros



LOBRAUS

www.lobraus.net

ARTÍCULO



DERECHO INTERNACIONAL DEL MAR DE LA ANTIGÜEDAD A LA ÉPOCA MODERNA (Primera Parte)

*(Conferencia dictada por el
Almirante (R) Alberto Caramés
en la Universidad de Montevideo
el 25 de octubre de 2023)*

Almirante Alberto Caramés
Comandante en jefe de la Armada Nacional
2010-2012.

Los espacios marítimos cubren alrededor del 80 % del planeta y han servido desde las épocas más remotas, como vías de comunicaciones marítimas a los efectos del comercio y exploraciones de los navegantes. También ha sido clave su empleo, para la defensa naval y como fuente de extracción de recursos por diferentes civilizaciones a lo largo de la historia de la humanidad.

Esos espacios marítimos están comprendidos en un marco geográfico más amplio y forman parte de un todo, articulando mar y tierra. Sin embargo, la creciente intervención del hombre, a raíz de los rápidos avances de la ciencia y la tecnología en los últimos siglos y su aplicación en los espacios líquidos, ha determinado la

progresiva necesidad de efectuar también su delimitación y la correspondiente demarcación. Este requerimiento ha surgido como parte de un proceso, a fin de extender la influencia del dominio de la tierra al mar, generando en ciertos aspectos una suerte de equiparación para lograr su delimitación, pero con conceptos de uso y empleo diferentes, dada las características tan específicas del mar.

Fue así, que en épocas relativamente más recientes surgió un Derecho del Mar cuasi integral, con muchas precisiones y algunos viejos conceptos, rama del antiguo derecho público romano, conocido como *ius gentium*, cuyo objeto es el estudio de un régimen jurídico especial con un siste-

ma de ley y orden aplicado a los espacios marítimos.

A los efectos de tener una visión general de su evolución en occidente, procuraremos remontarnos a la génesis de la naturaleza de algunos de sus términos y conceptos. Estos han incidido desde la antigüedad hasta nuestros días, en el marco histórico de múltiples civilizaciones, surgidas alrededor del legendario gran espacio marítimo de occidente situado “entre tierras”, a orillas del conocido “Mar Grande” o “Yam Gadol”, según los hebreos.

Fueron los fenicios, quienes como comerciantes extendieron sus redes especialmente por la ribera sur de ese “Mar Mediterráneo” un milenio AC, desde la costa sirio-libanesa hasta el estrecho de Gibraltar, llegando incluso más allá del mismo, hasta el norte en la costa atlántica del occidente africano.

Entrado el siglo IX AC, las redes marítimas empezaron a unir los pueblos de mar establecidos en pequeñas comunidades portuarias que, desde el levante mediterráneo en Tiro y Sidón, conectaban con la ciudad de Cartago en el actual Túnez. Dicha ciudad, situada estratégicamente en el centro del Mediterráneo, permitía controlar el estrecho de Sicilia, y también desde allí, arrumbar las naves a los puertos de Cádiz y Cartagena en la península ibérica.

Posteriormente, los cartagineses, descendientes de los fenicios, dominaron desde Cartago el mediterráneo occidental,

mientras que los griegos, quienes primero establecieron la distinción entre pueblos marítimos y continentales, también se habían convertido en una talasocracia, cuya civilización marítima se extendía desde los Balcanes, especialmente al Mar Negro y ribera norte del Mediterráneo hasta la península ibérica.

Por otra parte, en el siglo VI AC los romanos, un pueblo de origen epirocático, surgido de una pequeña comunidad a orillas del río Tíber en la península Itálica, empezaron a emplear en su expansión mediterránea el comercio hasta convertirse en una potencia marítima.

No obstante, su condición continental, tuvieron que desarrollar el poder naval con flotas permanentes para su defensa contra la piratería y, además, brindar apoyo logístico militar a sus legiones, a fin de continuar las conquistas terrestres en todas las riberas del Mar Mediterráneo.

Definitivamente, Roma luego de algunos siglos consolidó el dominio marítimo, a partir de la batalla de Actium en el Siglo I AC con la completa derrota de la flota de Cleopatra y Marco Antonio por Octavio, quien se convirtió en el Emperador César Augusto y posteriormente con la instauración del Imperio Romano, el “Mar Grande” se transformó en el “Mare Nostrium”. Esta etapa, con el advenimiento de la “Paz Romana”, fue el mayor período de prosperidad, esplendor y trascendencia de Roma.

Desde el establecimiento del Imperio Romano hasta su caída en el siglo V DC, en referencia al derecho del mar, las consideraciones jurídicas más importantes las efectuó Marciano (siglo III DC) en uno de sus textos, y que luego fueron recogidas en la época de Justiniano I “El Grande”, por trasladada a las “Instituciones justinianas”.

Dicho concepto aplicado al medio marino está referido a la “res communis omnium” (cosa común a todos) y que podríamos adelantar, tuvo su influencia en posteriores desarrollos de carácter doctrinario hasta nuestros días.

Marciano, parte de que las cosas “communis omnium” son de “natural iure”; sin embargo, aquellas otras que tienen dueño, normalmente son incorporadas por causas que no son naturales. Enumera dentro de las primeras el aire, la lluvia que fluye libremente y el mar con los accesos desde tierra, el “litoral maris”.

Esta última, se refiere a las costas ribereñas, dada su utilización no sólo de apoyo costero para la pesca artesanal, sino de espacio para acceder al mar para rescatar naufragos y de necesario uso, a fin de reparar embarcaciones o embicarlas en sus orillas luego de la faena pesquera, el temporal o la descarga de mercaderías.

Marciano considera al mar visto desde tierra, como el espejo de aguas adyacentes mejor conocido por el cabotaje y las embarcaciones de pesca artesanal, como una sola cosa y de una vasta inmensidad

difícil de abarcar y parcelar como la tierra, dada su condición líquida, por lo que no podía ser incluido en la “res private”.

Además, difícil limitar y más aún demarcar o referenciar cartográficamente con las técnicas de la época. En su parte más alejada, comenzaba un espacio poco conocido, que se extendía más allá del horizonte en un “oceanus”, casi insondable y desconocido... No se podía medir en superficie con las herramientas técnicas disponibles en la época; como tampoco, saber con certeza las dimensiones y existencias de islas u otros mundos más allá del horizonte o en sus profundidades, donde las leyendas prevalecían.

El mar era una sola cosa, de “uso común de todos”, que no podía incluirse en un régimen privado y por lo tanto, había que encuadrarlo en otro régimen jurídico diferente al terrestre, dada su especificidad.

No obstante, el mar más alejado de la costa para los romanos resultaba un medio hostil a los efectos de aplicarle el derecho, en base a sus particulares condiciones y desinformación existente. Por lo tanto, seguramente cuando los romanos hablaban de aplicar “res” al mar, estaban refiriéndose exclusivamente a aquella área adyacente a la costa. Difícil que se extendiera más allá del horizonte cercano, pues era el área que empleaban a vista de costa las naves para el comercio de cabotaje y la pesca artesanal; la otra, el “oceanus”, era la más alejada y desco-

nocida a la que la aplicación del derecho no llegaba...

Posteriormente, en las Instituciones de Justiniano se recogerían las mismas ideas de Marciano en referencia a la naturaleza jurídica del mar, incluyendo el “uso público” de las costas para desarrollos de infraestructuras de protección por las condiciones de tiempo o trabajos zafrales de apoyo a la pesca en las mismas, el uso de salinas, etc.

Asimismo, como detalles importantes a destacar se agregó al mar el uso público de los puertos y además, se equiparó la costa y el mar con el lecho marino, asignándole los mismos derechos en lo que respecta a su uso, habiéndose definido el límite de la faja costera por su máximo oleaje invernal.

En base a lo expresado, no debería dejarse de observar la importancia de algunos de estos conceptos, que incluso en el régimen jurídico actual en buena parte de la alta mar o aguas internacionales, se aplican en nuestros días como lo hacían los romanos con la “res comunes omnium” o cuando se declararon en pleno siglo XX por Naciones Unidas los fondos marinos y oceánicos “Patrimonio común de la Humanidad”.

Hay que destacar, que actualmente el régimen de los mares internacionales en su estructura jurídica obedece a una singular división entre conjunto de Estados, que son titulares de las aguas y fondos marinos atribuidos a la humanidad.

Por otra parte, es curiosa la condición de “bien común”, que otorgó al mar el jurista romano Marciano con una muy probable doble finalidad.

Por un lado, se aprecia una versión abierta e ideal del Derecho para su tiempo y por otro, se desprende la intencionalidad de asegurar la titularidad pública de ciertos recursos para el Imperio, según lo expresado por Bernardo Perrián en su trabajo: *El Mar ¿Res Communis Omnium? Dogma y realidad desde la óptica jurisprudencial...*

En fin, no debería “descartarse que éste jurista (Marciano) de amplia formación cultural e influido por una versión estoica del mundo, pero por otra parte, integrado también a la cancillería imperial y conector de los intereses fiscales, acuñase la expresión *res communis omnium* como categoría jurídica y la aplicase al mar con una finalidad doble”.

En fin, en la época romana como era de uso común se utilizaba el mar por todos, ya fuese con embarcaciones de comercio, pesca u ocio.

Sin embargo, se establecieron limitaciones y disposiciones administrativas y de policía para ejercer cierto “control marítimo”, a fin de ordenar y proteger las diferentes actividades desarrolladas en el mar y también obtener ciertos beneficios fiscales para el Imperio, en caso de empleo de la faja costera por particulares.

No obstante, Roma normalmente no ejercía el “dominio” en plenitud de los espacios marítimos, en buen romance, ejercía la jurisdicción, pero no la completa soberanía sobre el mar, permitiendo su uso común a propios y extranjeros, reteniendo el “control marítimo”, a fin de asegurar el orden y evitar la tan frecuente piratería mediterránea.

Sin embargo, tampoco hay que ser tan ingenuos de pensar que el Imperio Romano, cuando por razones geoestratégicas requirió desarrollar una relación de apropiación del espacio marítimo, convirtió el Mediterráneo en el Mare Nostrum, interpretando de acuerdo con sus intereses la propia normativa jurídica del mar.

En suma, el derecho romano entonces reconocía el *res communis*, donde ciertos recursos del mar eran comunes y el *res nullis* cuando no eran de nadie, distinción que llevó al Imperio a un uso de esos principios, acorde con el interés estratégico del momento.

Posteriormente, en la Edad Media, figura en “Las 7 Partidas” de Alfonso X, El Sabio, la ubicación del mar y sus riberas también como cosa común a todos los humanos, a los efectos de su uso por ellos en “todo lo que crean que le es provechoso”.

Más entrada en Europa la Baja Edad Media, surgen dos concepciones sobre el derecho a la soberanía del mar, según la zona y quienes la aplicaban. Los reinos escandinavos (Dinamarca, Suecia y No-

ruega), alejados de la matriz de origen romana, pero con una fuerte impronta marinera, defendían su plena soberanía en el Mar Báltico, como así también Inglaterra y Holanda en el Mar del Norte y hasta la línea media entre mares que separaban los estados. Mientras tanto, los países mediterráneos, de raigambre romana se decantaban por el *res iuris Gentium*, en una franja de mar bajo jurisdicción del estado ribereño con cierta libertad, nacida en la concepción del *mare liberum* de los romanos.

A los estudiosos de esta concepción, se sumaron los canonistas, quienes influyeron al plantearse las reglas a fijar en caso de que un Papa falleciera en el mar, dado que el sucesor, en caso de ser en tierra, debía elegirse en el “*districtus*” (división política o administrativa en base a un atributo espacial común a varios espacios geográficos) de la ciudad más próxima.

Así nació la idea de “*circunscripción*”, de uso incluso actual, que comprendía el territorio terrestre y el mar próximo al mismo, y que fuera invocada por juristas en la Edad Media, al extender el poder soberano también al mar adyacente a la costa.

Esta concepción encontró también a fines del medioevo, en las repúblicas marítimas de Venecia y Génova suficientes razones, pero en este caso de carácter geoeconómico, para considerar la naturaleza del mar como *res nullis*, en espacios marinos adyacentes a sus costas, pero siempre

manteniendo el concepto de libertad de los mares más allá de esos espacios cercanos. El destino de sus pretensiones de soberanía más amplias estaba puesta en el mar Adriático y de Liguria, siendo que esta concepción luego fue empleada en el siglo XV por los portugueses y castellanos con otro alcance.

La transición del feudalismo al capitalismo en Occidente, se inició casi simultáneamente con la época de los grandes descubrimientos por los reinos ibéricos. Corresponde a la Escuela de Sagres del Infante don Enrique el Navegante, el inicio de la aventura oceánica para el Reino de Portugal. Luego, el almirante de la Mar Océano don Cristóbal Colón y los descubridores que le sucedieron abrieron a través de los espacios marítimos las ventanas al Nuevo Mundo, en nombre de los Reyes Católicos de Castilla y Aragón.

Fue el Tratado de Alcaçobas el que resolvió diversos conflictos sobre posesiones isleñas y espacios marítimos entre ambos reinos ibéricos y que fue firmado en septiembre de 1479 y ratificado en Toledo en 1480, acordando Castilla y Portugal una línea imaginaria de demarcación sobre el Océano Atlántico, que pasaba por las Islas Canarias. Las tierras al sur del archipiélago convinieron pertenecerían a Portugal, mientras que todas las Canarias se reconocían de dominio castellano.

En base al concepto teocrático de la época en los acuerdos internacionales, fue

confirmado por Bula Papal, representando este acto la primera etapa de la expansión oceánica, que estableció un límite consistente en una línea divisoria de los espacios marítimos del océano Atlántico. Este límite consistía en una línea demarcatoria en latitud, que se trazó en los portulanos de la época. Estas cartas náuticas representaban espacios marítimos, costas e islas, incluyendo también detalladamente los puertos con rumbos recomendados para los navegantes y además amplias zonas de tierra de los reinos más próximos. En suma, se organizaban los espacios marinos en referencia a puntos fijos, distancias y rumbos a los efectos de presentarlos en los portulanos, que se empleaban para navegar de puerto a puerto, especialmente por el cabotaje y casi sin engolfarse en alta mar.

La evolución de los sistemas cartográficos de los portulanos a las cartas esféricas y los nuevos instrumentos de observación náutica, junto a las tablas de cálculos astronómicos empleados a bordo contribuyeron progresivamente, aportando mayor precisión para lograr sólo algunas demarcaciones en base a los límites negociados. Sin embargo, no siempre se efectivizaron físicamente, como fue el caso de Alcaçobas y Tordesillas, entre otros....

La expansión atlántica de fines del siglo XV de las potencias marítimas ibéricas, tomó un gran impulso debido a la caída de Constantinopla en 1453, ante la necesidad de procurar llegar al Reino de Indias

por otro camino. Esto determinó los viajes del descubrimiento del Nuevo Mundo y el reparto de los correspondientes espacios marítimos.

Fue así que, luego del primer viaje del almirante Cristóbal Colón, los Reyes Católicos en 1493, apoyados por el Papa Alejandro VI, lograron se les concedieran las llamadas bulas alejandrinas. Entre ellas, la denominada inter caetera estableció como límite el trazado de una línea en el espacio marítimo atlántico a 100 leguas al oeste de las Islas Azores y de Cabo Verde, cuya prolongación pasaba, además, por ambos polos.

Se presume que, esa distancia en leguas fue establecida por recomendación del propio Colón, quien se pudo basar a tales efectos, en los resultados obtenidos con las técnicas náuticas de la época, empleadas por los navegantes a los efectos de determinar la longitud.

Nos referimos al cálculo de la distancia recorrida en cada paralelo de latitud, desde un punto fijo en la costa o como en este caso en una isla, desde la cual se computaban las singladuras en leguas, que permitían calcular la longitud en forma muy aproximada en base a la distancia recorrida en el mar.

Seguramente, el almirante efectuó a diario cálculos astronómicos de latitud para confirmar el paralelo en alta mar en que se encontraba la nao capitana Santa María. También observó cambios de la de-

clinación magnética con diversos rumbos, y registró en su primer viaje información que pudo haber contribuido incluso, a lograr un cálculo algo más aproximado en longitud. Estos elementos pudieron haber incidido en la muy probable recomendación de fijar el límite en 100 leguas.

Enterado el Rey Juan II de Portugal de las bulas concedidas a los Reyes Católicos y como podrían comprometer sus rutas marítimas hacia Asia, sin cruzar la línea de Alcaçovas para llegar a las Indias orientales, los portugueses iniciaron las negociaciones que terminaron en 1494 con la firma del Tratado de Tordesillas con el Reino de Castilla. Fue un gran triunfo de la diplomacia portuguesa, pues en definitiva cuando se descubrió el actual Brasil por Pedro Álvarez Cabral en 1500, éste quedó comprendido dentro de sus territorios de acuerdo con el Tratado.

Por el nuevo acuerdo, se modificaron los anteriores límites convenidos y se estableció un nuevo meridiano a demarcar entre ambos reinos que pasaba a 370 leguas al oeste de las Islas de Cabo Verde, trazado de forma recta de norte a sur y que contenía a los polos.

Dado que, no existía una forma única de calcular la longitud para hacer la demarcación del límite negociado, se previó una expedición con representantes de ambos reinos, a los efectos de su trazado y representación cartográfica, empresa que nunca se llevó a cabo.

No obstante, se distribuyeron los espacios marítimos de las aguas oceánicas y los territorios “por descubrir”, correspondiéndole al Reino de Castilla, el área que quedase al oeste de la línea convenida, y a Portugal, el área al este de la misma.

Se establecía de esta forma, el dominio del mar de ambos reinos ibéricos dentro de los límites antes definidos. Asimismo, se abandonaba el concepto clásico romano de los *res communis ómnium*, acercándose más a la idea de espacios marítimos privados.

En suma, dos reinos talasocráticos, se repartieron mediante el Tratado de Tordesillas, el ejercicio del derecho soberano sobre los océanos, con el aval del Papa como la única autoridad internacional, que reconocían Portugal y Castilla.

Algunos escritores que analizaron el Tratado de Tordesillas, han dicho que a través de este se dividió el mundo en dos partes; no obstante, en 1494 no se conocía el Atlántico Sur hasta la actual Antártida, el Pacífico y tampoco el océano Indico. Sin embargo, en el siglo XVI ambos reinos consideraron el antimeridiano de Tordesillas, para repartirse también sus derechos sobre el Pacífico y en especial sobre Las Molucas (islas de indonesia), que procuraban llegar a esas islas navegando hacia oriente.

Esta carrera por llegar al archipiélago de las Islas de las Especies para comerciar esos productos, trajo aparejado un rosario de descubrimientos por los navegantes de ambas coronas en América, África, e incluso

India y China, a través de los espacios marítimos de los principales océanos de orbe.

Esto determinó que se efectuaran expediciones con la misión de determinar con precisión la demarcación del antimeridiano de Tordesillas, a fin de tomar posesión sobre las tierras aún no descubiertas y muy especialmente sobre las Islas Molucas, según correspondieran a un reino u otro. El antimeridiano, ingresaba como argumento en la historia jurídica del Derecho Internacional.

Hay que considerar que en el siglo XVI ya se empezaban a producir las primeras cartas esféricas, mapamundis, globos terráqueos, etc. que hacían que los avances náuticos y cosmográficos permitieran prolongar el meridiano de Tordesillas desde ambos polos y, trazar el antimeridiano para dividirse el mundo entero entre ambas coronas. El antimeridiano se empezó a representar en cartografía del Padrón Real del Consejo de Indias español en 1525.

En definitiva, se estaba dando un paso trascendente, al convertirse aquella cartografía oficial en jurídica, a los efectos del Derecho Internacional. Este empezaba a respaldarse con las herramientas de las nuevas técnicas aplicada a la navegación y los avances de la cartografía náutica, que para muchos fue el inicio de una “revolución espacial”, con una concepción que dio lugar al inicio de una nueva etapa jurídica en la historia del Derecho Internacional Público.

No obstante, aun cuando ambas coronas procuraron buscar una solución demarcando el antimeridiano en base a muchas de esas herramientas al alcance de los cosmógrafos de la época, concluyeron en la conveniencia de llevar a cabo el Tratado de Zaragoza de 1529, de acuerdo, sólo en parte a la técnica y haciendo pesar, sobre todo, los intereses de cada una de las coronas a través de viejas prácticas de concesiones.

En definitiva, esto permite visualizar la complejidad de algunos procesos, que no siempre se pueden reducir exclusivamente a los avances técnicos de una época, a pesar de su potencial incidencia en el establecimiento de líneas de demarcación en los espacios marítimos.

Refiriéndose al tema en cuestión, en opinión del investigador Thomas Duve, se debería evitar: “la comprensible tentación de reducir a sugerentes revoluciones los procesos históricos complejos”.

Esto nos deja planteado entre Alcaçovas en 1479, pasando por Tordesillas en 1494 y finalizando con el Tratado de Zaragoza en 1529, un panorama donde hay incidencia de múltiples factores para arribar a los acuerdos correspondientes. Entre ellos, la cosmografía, la visión jurídica y también una cuota de prácticas ancestrales para repartir los intereses de cada reino por los negociadores, más allá de los avances técnicos, etc.

Finalmente, también se hizo necesario asegurarse a nivel supranacional, alguna

autoridad reconocida, que laudara sobre los derechos en los espacios marítimos y posesiones ribereñas negociadas, sirviendo a tales efectos la figura del Papa para los reinos ibéricos.

La consideración por primera vez de todas estas herramientas en forma simultánea marca un punto de inflexión en un derecho internacional público aplicado a los espacios marítimos, que estaba asomándose al mundo en una forma más holística e integral.

No obstante, en 1609 el jurista holandés Hugo de Groot, más conocido como Hugo Grocio, desarrolló en su obra *Mare Liberum*, la idea de que no siendo posible limitar y demarcar los océanos, la libertad era un principio absoluto que permitía la libre navegación.

Esta idea se contraponía frente al control exclusivo que efectuaban ambos reinos ibéricos sobre la navegación hacia las Indias Orientales y Occidentales en el marco del tratado de Tordesillas, como así también sostenían los reinos escandinavos y las Repúblicas Italianas, frente al surgimiento de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales.

La idea privatista del mar previamente había empezado a ser rechazada por los españoles Vázquez de Menchaca y el insigne representante de la Escuela de Salamanca, el fraile dominico Francisco de Vitoria, fundador del *ius gentium*, quien concebía la libertad del comercio marítimo como un derecho natural por encima de cada Esta-

do. Incluso esto contribuyó, para considerarlo como el fundador del derecho Internacional, entre otros muchos aportes que efectuó al derecho en general.

Por otra parte, Inglaterra con Jaime I a partir de 1609 había limitado el acceso al Mar del Norte a extranjeros, con su posición proclive al *dominium* del mismo, viéndose muy perjudicada Holanda en sus intereses económicos y comerciales, al verse impedidos de la lucrativa pesca del arenque, entre otras actividades marítimas.

Estos acontecimientos determinaron una importante disputa doctrinal entre la concepción de Grocio con su defensa del *Mare Liberum* y la publicación en 1635 del *Mare Clausum* del jurista inglés John Selden, teoría ratificada por el Acta de Navegación de Oliverio Cromwell en 1651, luego reconvertida de acuerdo con los nuevos intereses del Reino Unido en el siglo XIX.

Mientras tanto, las potencias coloniales en el transcurso del siglo XVII fueron proclives a la defensa del "dominio" de los espacios marítimos y recién en 1702 Cornelis Van Bynckeshoek, llegó a armonizar una propuesta inteligente en su obra "*De dominio maris dissertatio*". En la misma definió, que el mar territorial, o sea las aguas adyacentes, para su dominio no se podían extender más allá del alcance de un disparo de cañón, que era el máximo límite, que se podía considerar para efectuar un control efectivo del mar desde tierra.

Posteriormente, en 1782 el jurista italiano Ferdinando Galiani, adoptó la postura de

una faja de tres millas como límite estándar del alcance de un cañón, distancia que muchos Estados mantuvieron hasta el siglo XX y otros reivindicaron distancias diferentes, como Suecia y Noruega con cuatro, España y Portugal seis, Rusia doce y Uruguay cinco millas en sus aguas territoriales.

Así llegamos al siglo XX con una serie de criterios diferentes, que aplicaban a los espacios marítimos cada uno de los estados de acuerdo con sus visiones e intereses, económicos, comerciales y militares.

En suma, se hacía imprescindible establecer criterios y definir límites sobre los espacios marinos debido al sensible incremento de la navegación internacional, la mayor extracción de los recursos del mar, los avances a nivel ciencias oceanográficas, etc

Esto se logró después de un largo proceso y múltiples negociaciones por varias décadas, que permitió aprobar en 1982 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), tal vez el tratado multilateral más importante de la historia, y que fuera considerada por muchos, como una verdadera Constitución de los Océanos.

PD. En una segunda y última parte, completaremos esta reseña sobre "El Derecho Internacional del Mar", enfocados en la época contemporánea y el proceso de la CONVEMAR.

Montevideo, Uruguay



LA CASA DE LOS XIMÉNEZ

Parte del inmueble, Museo «Casa de los Ximénez», declarado Monumento Histórico Nacional en el año 1975.



HISTORIA

La mandó construir Don Manuel Ximénez y Gómez, quien llegaría a nuestras tierras a fines del siglo XVIII, natural de Huelva y perteneciente a una noble y numerosa familia, siendo esta construcción realizada en torno a dos importantes patios separados por una Capilla. El edificio conforma junto con sus linderos, un conjunto testimonial de la arquitectura civil de la colonia.



Ximénez, ejerció las funciones de Regidor Decano, Alcalde Ordinario y Administrador de Correos de la Villa de Guadalupe (Canelones); intervino en la reconquista de Buenos Aires y durante las invasiones inglesas, sus barcos artillados colaboraron en la defensa de esta ciudad de San Felipe y Santiago, posteriormente galardonada con el título de “Muy Fiel y Reconquistadora”; fue subteniente del Cuerpo de Comercio al producirse los acontecimientos revolucionarios de 1810 y se distinguió, como comerciante, creyente y filántropo, destacándose en el ramo de la proveeduría marítima.

Ilustres personalidades se alojaron en esta Casa de los Ximénez.

Así durante la época de la dominación lusitana, tuvo como huésped al Duque de Saldaña, también recibió al canónigo Juan María Mastai Ferreti, secretario del Arzobispo Muzí, quien posteriormente ascendió al Papado con el nombre de Pío XI.

El tramo de la actual Rambla 25 de Agosto de 1825 comprendido entre las calles Juan Carlos Gómez e Ituzaingó, integraba a principios del siglo XIX uno de los pasajes más descuidados de Montevideo.

Luego de construida la "Casa de los Ximénez ", esta fue motivo de fascinación y produjo un gran interés entre los marinos y viajeros.

ACTUALIDAD

Dicha casa, fue concedida a la Liga Marítima Uruguaya, mediante Comodato, por el Ministerio de Educación y Cultura, por un plazo de 10 años, prorrogables automáticamente por períodos sucesivos de 5 años, de acuerdo con la Resolución ministerial respectiva del 5 de agosto de 1996; inaugurando esta Sede el 18 de diciembre del mismo año.

Hoy, encontramos aquí el taller de investigación, conservación y restauración, y también los depósitos del Museo Histórico Nacional.

Este último, comparte la casa con la Liga Marítima Uruguaya y la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, que funcionan ambas en la planta baja del edificio.

La amplitud y luminosidad de sus habitaciones hace de la misma el espacio ideal para trabajar con el acervo y para almacenar las distintas colecciones del museo.

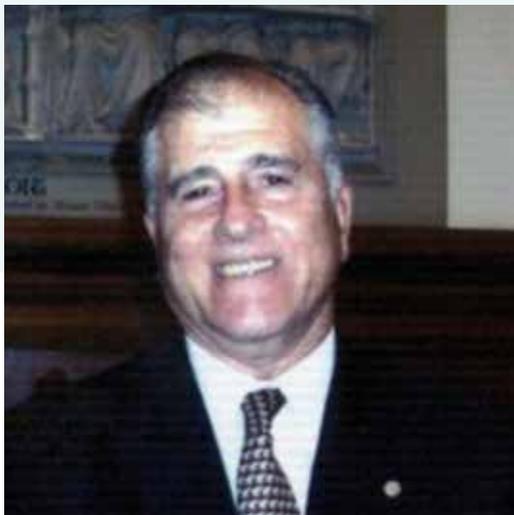


Desayuno de Trabajo
“Regulación Portuaria, Fundamentos y Ejercicio”





ARTÍCULO



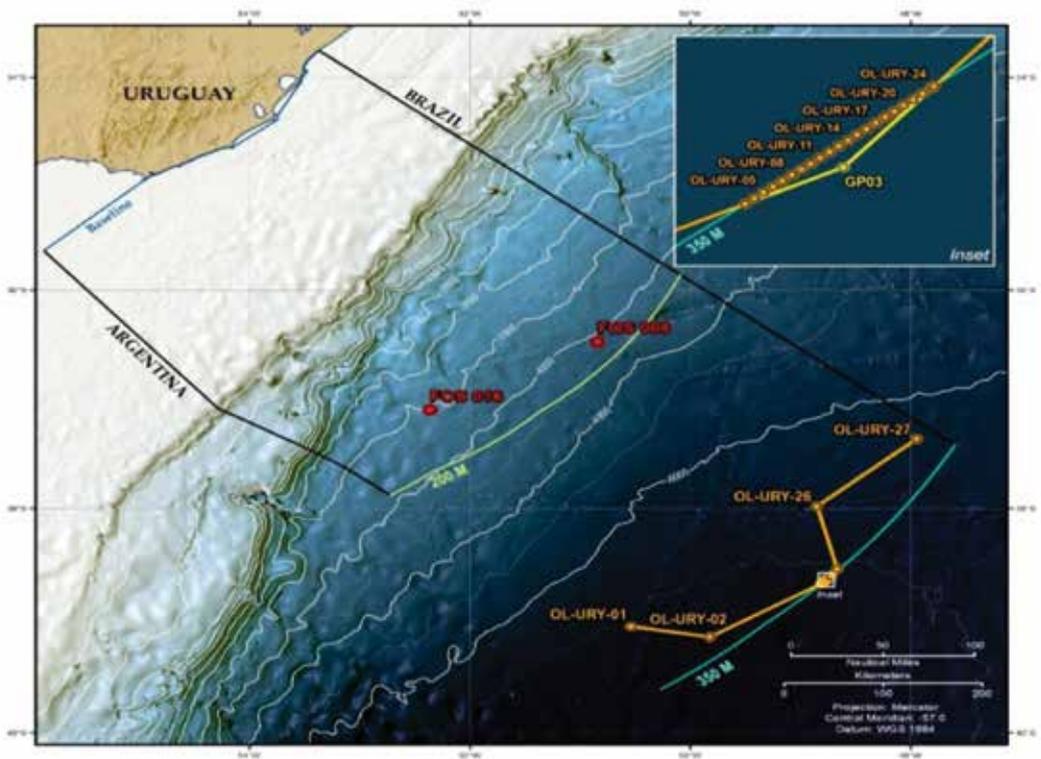
LA DEMARCACIÓN DE NUESTRA PLATAFORMA CONTINENTAL

Dr. Edison González Lapeyre

1.-Con la República Argentina tenemos pendientes dos demarcaciones de nuestros derechos jurisdiccionales, la que refiere a la frontera terrestre que existe entre el territorio de la isla Martín García y el denominado Timoteo Domínguez, que se le encomendó a la Comisión Administradora del Río de la Plata por notas reversales del año 1990 y que sigue durmiendo el sueño de los justos y el de la plataforma continental.

2.-Con relación a esta última, cabe establecer que, conforme al art. 76 de la Convención sobre el Derecho del Mar, aprobada el día 30 de abril de 1982, por la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la pla-

taforma continental comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas en el caso de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental, no comprendiendo el fondo oceánico ni su subsuelo (inc. 3).



2.- La Convención del Derecho del Mar, establece que el Estado ribereño debe fijar el borde exterior del margen continental donde quiera que el mismo se extienda más allá de las 200 millas marinas conforme a determinados criterios que allí se establecen con un límite, en cuanto a la distancia de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base o de 100 millas marinas contadas desde la isobata de 2500 mts. (inciso 5).

Por recursos naturales que cada Estado puede explotar en la P.C., conforme a la Convención, se deben comprender, los minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los

organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, a aquellas que, en el período de explotación, están inmóviles en el lecho del mar o subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con los mismos.

Es importante destacar que los derechos del Estado ribereño sobre la PC son de carácter "exclusivo", lo que determina que aun cuando no explote los recursos naturales allí existentes, ningún otro Estado puede hacerlo sin su consentimiento. Asimismo, es importante establecer que aun cuando la Convención habla de derechos de "soberanía" sobre la PC", como destaca Barberis, ello no

significa que el Estado ribereño goce de “soberanía territorial sobre ella, sino que se trata de derechos limitados a la exploración de esa zona y a la explotación de sus recursos naturales” (El territorio del Estado y la soberanía territorial, ed. Abaco de Rodolfo Depalma, Buenos Aires 2003, pp.192-193).

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

Julio César Lupinacci, dice al respecto, que a esos efectos, se establece un procedimiento conforme al cual dicho Estado presentará información sobre ese límite a un órgano especializado internacional, denominado la Comisión de Límites de la PC, que hará recomendaciones al Estado ribereño sobre las cuestiones relacionadas con la referida determinación. El límite que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones será definitivo y obligatorio, (La Plataforma Continental en el nuevo Derecho del Mar, Montevideo, 1993, p.p. 85-87).

Quiere decir, que es fundamental, para que la P.C. quede perfectamente delimitada, y su superficie tenga carácter defini-

tivo y obligatorio, que se haya formulado una propuesta a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas, que ésta haya efectuado recomendaciones en esta materia y que las mismas hayan sido tomadas en cuenta por el Estado ribereño.

4.-Nuestro país, fue uno de los Estados pioneros en el desarrollo del Derecho del Mar, por lo que es interesante, con respecto a nuestros derechos sobre nuestra plataforma continental, analizar los antecedentes de nuestra legislación nacional en la materia. Al respecto corresponde considerar el Decreto del Poder Ejecutivo de 3/12/1969 (decreto 604/969), que extendió la soberanía nacional a una zona de mar territorial de 200 millas marinas y la Ley de Pesca N° 13.833 del 29/12/969.

El decreto 604/969, de 3 de diciembre de 1969, firmado por el Presidente de la República Jorge Pacheco Areco y por los Ministros de Relaciones Exteriores Profesor Venancio Flores, de Defensa Nacional General Antonio Francese, de Industria y Comercio Dr. Julio María Sanguinetti, de Transporte y de Comunicaciones y Turismo Ing. José Serrato, dispuso en su art.3°: “la soberanía nacional se extiende a la Plataforma Continental a los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales; entiéndase por plataforma continental el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas del país, fuera del mar territorial

hasta una profundidad de 200 metros o más allá de ese límite hasta donde la profundidad de las aguas supra yacentes permita la explotación de los recursos naturales.

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

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

6.- En lo que tiene que ver con el límite exterior del Río de la Plata, se había establecido a través de la declaración conjunta uruguayo- argentina firmada por los Cancilleres Homero Martínez Montero de Uruguay y Gabriel del Mazo de Argentina el 30/1/1961, estipulando que el lími-

te exterior del Río de la Plata “es la línea imaginaria que une Punta del Este, en el Uruguay con Punta Raza en la Argentina.

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

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

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

7.-Respecto a la República Federativa del Brasil, los Cancilleres Venancio Flores de Uruguay y José de Magalhaes Pintos, el 10/5/969, conforme a la declaración conjunta efectuada por los Presidentes Jorge Pacheco Areco y Mariscal Arthur Da Costa e Silva, efectuado un día antes, reconocieron como límite natural de las respectivas jurisdicciones marítimas, la línea mediana, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de la línea de base y que partiendo del punto en que las fronteras de los dos países alcanza el océano Atlántico se prolongue en dirección a la zona del mar adyacente.

8.-Un antecedente relevante tuvo lugar el 10/11/1969, cuando el gobierno del Presidente Pacheco Areco, con la firma del Ministro de Industria y Comercio Dr. Julio M. Sanguinetti, llamó a concurso de ofertas para el relevamiento geofísico de la plataforma continental y del subsuelo de las aguas territoriales uruguayas. El pliego de condiciones de la licitación referida tenía un plano de ubicación de los

perfiles de la plataforma continental que llegaba hasta la isobata de 200 metros y delimitaba unilateralmente la misma con Brasil y Argentina a través del criterio de la línea media. Cabe destacar que, con anterioridad, un Decreto de 6/12/968, firmado por el Presidente Pacheco Areco y el Ministro de Industria Dr. Ramón Díaz, llamó a concurso para la exploración y explotación de hidrocarburos en la plataforma continental. Las dos propuestas presentadas, frente a esta licitación, fueron desestimadas por resolución del Poder Ejecutivo del 11/8/969.

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

Con relación a este último jurista me permito destacar un trabajo que redactó en 1971 y que se publicó en la Revista Uruguaya de Derecho Internacional, en el año 1972, titulado "Revolución en los Océanos" que constituye, sin duda alguna, una verdadera pieza maestra de esta disciplina donde Paolillo analizó muchos de los problemas que era necesario resolver en cuanto a las jurisdicciones marítimas y propuso soluciones que, en gran medida, luego fueron admitidas por el

Derecho Internacional en el desarrollo que el mismo tuvo, en las dos décadas siguientes y que culminó con la Convención de Derecho del Mar de 1982.

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

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

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

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

12.-En cuanto a la determinación de los límites de la plataforma continental, en el caso de un Estado con costas adyacentes como es el de nuestro país con la República Argentina y con la República del Bra-

sil, el mismo debe efectuarse de común acuerdo entre los estados involucrados. En el caso de nuestro país con Argentina, el criterio seguido fue el establecido en el artículo 70 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo transcrito anteriormente y debía ser trazado en las correspondientes cartas náuticas, con la particularidad que no podía superar las 200 millas náuticas puesto que el mismo se fijó en el Tratado en 1973 y la extensión de la p.c., más allá de esa longitud, recién se acordó en la Convención de Derecho del Mar de las Naciones Unidas en 1982 y, con respecto a nuestro país, en el año 2016. Por ello, en el año 1974 con la participación muy especial, por parte de nuestro país del Ingeniero Geofísico y Capitán de Navío (r.) Adhemar Pigni, asistido técnicamente por el Capitán de Navío Yamandú Flangini, se acordó con Argentina el trazado del límite de la p.c., sólo hasta las 200 millas náuticas.

13.-Corresponde, ahora, efectuar esa misma tarea de trazado del límite de las p.c. entre Argentina y Uruguay, a partir

de las 200 millas náuticas, siendo una tarea que debe ser desarrollada por especialistas de ambos países, no por políticos, diplomáticos o juristas. Se debe recurrir a técnicos de la jerarquía del Ingeniero Geofísico Capitán de Navío Adhemar Pigni, lamentablemente fallecido, que cumplió una excelente gestión en la demarcación y trazado del límite lateral marítimo con la Argentina, hace 50 años, que, como hemos explicitado, fue sólo hasta las 200 millas náuticas. Y es una tarea que se debe realizar sin demoras, habida cuenta de que existen empresas dispuestas que exploran nuestro frente oceánico y también el argentino, en áreas próximas a las uruguayas, en procura de yacimientos de hidrocarburos y tienen que tener claro, con el trazado en las cartas náuticas, hasta donde alcanza la jurisdicción de ambos países en sus respectivas plataformas continentales. Obviamente, también ese trazado es importante para determinar las zonas en que se pueden efectuar tareas de pesca de los recursos ictícolas sedentarios que existen en nuestra plataforma continental.

ALMUERZOS
CONFRATERNIDAD
MARÍTIMA







ARTÍCULO

NAPOLEÓN EN EL RÍO DE LA PLATA

Ing. Oscar Pardo

La Confederación Argentina:

Juan Manuel de Rosas ejerció como 13er. Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, con facultades extraordinarias desde el 08 de diciembre de 1829 al 17 de diciembre de 1832. No estando constituido el Estado Nacional Argentino, lo que unía a las 14 provincias existentes, era el Pacto Federal de 1831.

La Provincia Oriental o Provincia Transplatina, visto esta, desde Buenos Aires, o desde la Banda Occidental, se había perdido, quedando constituida en una Nación aparte.

Lejos de los deseos de José Artigas y del General Lavalleja, recordemos las palabras de este último, cuando por la segunda Ley Fundamental y habiendo sido aceptada su incorporación a las Provincias Unidas del Río de la Plata, "proclamó":

"Argentinos Orientales, ya están cumplidos vuestros más ardientes anhelos,

estamos incorporados a la Nación Argentina, donde siempre pertenecemos y queremos pertenecer".

La lucha por la incorporación, que se ganó en el campo de batalla, luego, sin la participación de oriental alguno, fue arrebatada en la etapa de 1828 en la Convención Preliminar de Paz.

En el Pacto de 1831 denominado de la Confederación Argentina, no existían autoridades comunes, ni tampoco leyes; cada Provincia se gobernaba a sí misma con total autonomía. Gobernadas por caudillos, los cuales cuidan sus espacios de poder territorial, hace que, esta situación pre-política de gente sin preparación para gerenciar un gobierno ordenado; conlleve el germen de las guerras civiles.

Elegido nuevamente Rosas como 17° Gobernador de la Provincia a cargo de la suma del poder público desde el 07 de marzo de 1835 a 03 de febrero de 1852. Estas facultades extraordinarias ya las había ejercido, Manuel de Sarratea y Martín



Rodríguez en 1820, esto permitía encargarse de las Relaciones Exteriores. Con esta Delegación, Rosas prohibió la navegación de los ríos interiores argentinos a los buques extranjeros.

Esto forzaba a estos, a anclar en el puerto de Buenos Aires y pagar aranceles a la Aduana de la Provincia (el otrora almojarifazgo).

El Contexto Político Interno:

Las luchas internas entre Unitarios y Federales, al ser vencedores estos, obligó a los Unitarios derrotados en 1831 a buscar asilo en Santiago de Chile y Montevideo.

Desde estas capitales, tenían frecuentes contactos con delegaciones de gobiernos extranjeros con intención de que estos colaboraran a derrocar a Rosas. Es notorio que, en el proceso, se les olvidara el costo que tendría y tuvo esta colaboración.

En 1838, los franceses ocuparon la Isla de Martín García y bloquearon el puerto de Buenos Aires hasta 1840 cuando se llegó a un “arreglo” con Rosas, y del cual los más favorecidos fueron los franceses.

Las diferencias entre los partidos blanco y colorado en Uruguay lleva en 1843 a que Rosas colabore con Manuel Oribe el otrora 2° Jefe de los “33 Patriotas”. Esto inmediatamente complicó el funcionamiento comercial en la zona. Juan José de Urquiza, aliado de Rosas y gobernador de Entre Ríos, vence a Rivera en la Batalla de India Muerta; esto podía llevar a la caída de Montevideo trayendo una complicación comercial más profunda.

El río era la llave de un rico comercio que permitiría la colocación de la producción masiva que trajo la primera Revolución Industrial.

Rosas recibe un delegado de Gran Bretaña y Francia encargado de entregarle un documento muy bien redactado que debía ser leído por el portador y al término del mismo retomar con la respuesta, lo que deja en claro su calidad de ultimátum.

Este exigía el retiro de las tropas de Uruguay en lo inmediato y lo que era su interés primario, que permitiera la libre navegación de los ríos.

** Para una clarificación mayor, referirse a la conferencia: "La Provincia Transplatina", publicada en el libro anual de 2018 de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial*

Rosas declina esta invasión de Soberanía y allí comienza el bloqueo franco – británico del año 1845.

Que pretendían los gobiernos de la Reina Victoria y el de Luis Felipe de Francia, al ver en Rosas un hombre no funcional a sus intereses.

Desconocer entonces su autoridad y tratar directamente con el interior, estableciendo relaciones comerciales con las provincias Santa Fe, Corrientes y Entre Ríos. Navegando el Río Paraná se incluiría Paraguay, pero también a Corumbá en el Mato Grosso brasileño con frontera con Bolivia.

Qué llevó a los Anglo-Franceses a remontar el río:

- El bloqueo del puerto, como el no acceder a los puertos del interior como pretendían, deterioró el comercio y las relaciones.
- Necesitaban el cuero, la lana para abastecer sus industrias en expansión, y maderas duras de Paraguay.

- Los requerimientos de Fructuoso Rivera para la ayuda potencial que permitiría levantar el sitio a Montevideo.
- Brasil aliado de Rivera y el mayor interesado en impedir que Rosas tuviera control de las dos márgenes del Río de la Plata.
- No pagar aranceles aduaneros al no desembarcar sus mercaderías en Buenos Aires.
- La incidencia de la Revolución Industrial que permitía a los buques mercantes de vapor, remontar los ríos, contra la corriente en menos tiempo, y con los cuales contaban cada vez más estos poderosos países.
- El interés de los Unitarios, que los había en las dos márgenes del Plata, para derrocar a Rosas.

Al comenzar los invasores a remontar el río, Rosas designa para repeler sus inten-



Casa donde nació Rosas, actual calle Sarmiento entre las calles San Martín y Florida.

ciones, al General Lucio Norberto Mancilla, al cual se le entregaron 06 mercantes, 30 cañones de bajo calibre y 2200 hombres. Los franco-británicos contaban con 481 cañones y 890 soldados. El General Mancilla coloca 04 baterías en un recodo del río llamado "La vuelta de Obligado" llamada así por el poeta, Rafael Obligado, que vivió en la zona.

Los oficiales a cargo de las baterías eran, Juan Bautista Thorne, Ramón Rodríguez, Eduardo Brown y Álvaro José de Alzogaray. El 20 de noviembre de 1845 al tener los buques a la vista, la Banda del Regimiento de Patricios de San Nicolás, comenzó los acordes del Himno Nacional argentino y en la última estrofa se dio la orden de hacer fuego. El combate duró varias horas y a la caída del sol el desembarco enemigo obligó al retiro de las baterías. Los invasores cortaron las tres hileras de gruesas cadenas que, atadas a lanchones, impedían la navegación. Continuaron en su objetivo, llegar a Corrientes, la cual era Plaza Unitaria, gobernada por José María Paz, General de Brigada que por su invalidez era llamado "El manco Paz". Teniendo naves muy averiadas se vieron necesitados de detenerse en las islas para efectuar reparaciones.

Mujeres en Obligado:

Ubicar a mujeres, paisanas, criollas y afrodescendientes, no era para nada funcional a los libros de historia, fabricada a posteriori.

Aparece esta participación en el parte, el segundo jefe de la Confederación Argentina y participante en el combate; el Coronel Francisco Crespo, envió al edecán de Juan Manuel de Rosas, al día siguiente.

Dice Crespo: "También han muerto con heroicidad varias virtuosas mujeres que se mantuvieron en este sangriento combate al lado de sus esposos, hijos o deudos." Socorriendo a los heridos y ayudando a los combatientes en la defensa del honor argentino.

Esta presencia femenina se revela luego en investigaciones como la del médico historiador Mario O'Donnell en la que aparecen los nombres que se lograron individualizar: María Ruiz Moreno, Josefa Ruíz Moreno, Prudencia Porcel, Carolina Núñez, Francisca Nabarro, Faustina Pereira y Petrona Simonino, esta última aportó datos orales de otras mujeres que participaron, que no conocía, pero las vio morir combatiendo.

Es de opinión historiográfica que la no mención clara de la participación de mujeres en acciones como esta, en el siglo XIX y avanzado el XX es por producir incomodidad o malestar por: La visión de país que impuso la élite liberal, a partir de la obra de Bartolomé Mitre.

Reparadas las averías, la flota invasora siguió su navegación, también los ataques desde las orillas. Antes de llegar a Corrientes, el 16 de enero de 1846 en

el actual "Campo de la Gloria", fueron atacados, sufriendo mucho daño.

Los argentinos entendieron que el mejor lugar para atacarlos en su regreso era el lugar llamado Punta Quebracho. Este lugar cuenta con barrancas altas, el río se estrecha, además de tener poca profundidad. Aquí el 04 de enero de 1846 lograron hundir 06 mercantes y 02 navíos de guerra, dañando de importancia a otros, con un costo de un muerto y cuatro heridos, muy diferente a las bajas en la vuelta de Obligado, de trescientos muertos y quinientos heridos.

Infligir un serio traspie a las dos Potencias más importantes del mundo, llevó a suscitar la atención sobre la Confederación.

Las Potencias lograron una ventaja militar, con una dura travesía de meses, pero los gastos de semejante operación fueron mayores a las obtenidas por las ventas de sus productos. Cuando a los cinco meses se decide retornar a Montevideo, convierete esto, en una aventura "Pirrica"

En una carta a su gran amigo TOMAS GUIDO, el General San Martín le escribe:

"Los interventores, habrán visto por esta muestra que, los argentinos no somos empanadas que se comen sin más trabajo que abrir la boca".

El fracaso Franco-Británico

Rosas quedó para siempre en la historia como firme defensor de la Soberanía argentina al retener el control de los ríos interiores.

Acordado formalmente por los Tratados de:

Arana – Southern 1849

Arana – Lepredour 1850

Políticamente la oposición a Rosas se vio debilitada ya que, frente al enemigo extranjero, se unieron casi todos los argentinos.

Estos claros logros en defensa de la Soberanía nacional, llevó al General José de San Martín a legar su sable mameluco con el cual realizó el cruce de Los Andes a Juan Manuel de Rosas.

Al levantarse el bloqueo, Buenos Aires continuó teniendo la llave de la Cuenca del Plata.

Esto condenó a volver al aislamiento a las Provincias del interior, por un gobierno que se suponía, defendería los derechos federales.

En este error de rigidez, político – comercial podemos encontrar el por qué, al caer Rosas el 03 de febrero de 1852 entre sus principales opositores estuviera Juan José de Urquiza.

El cuál, en carácter de Director Provisorio de la Confederación; una de las primeras medidas que tomó fue la Libre Navegación de los ríos. Permitiendo el comercio a buques de todas las Banderas.

El Puerto de Buenos Aires:

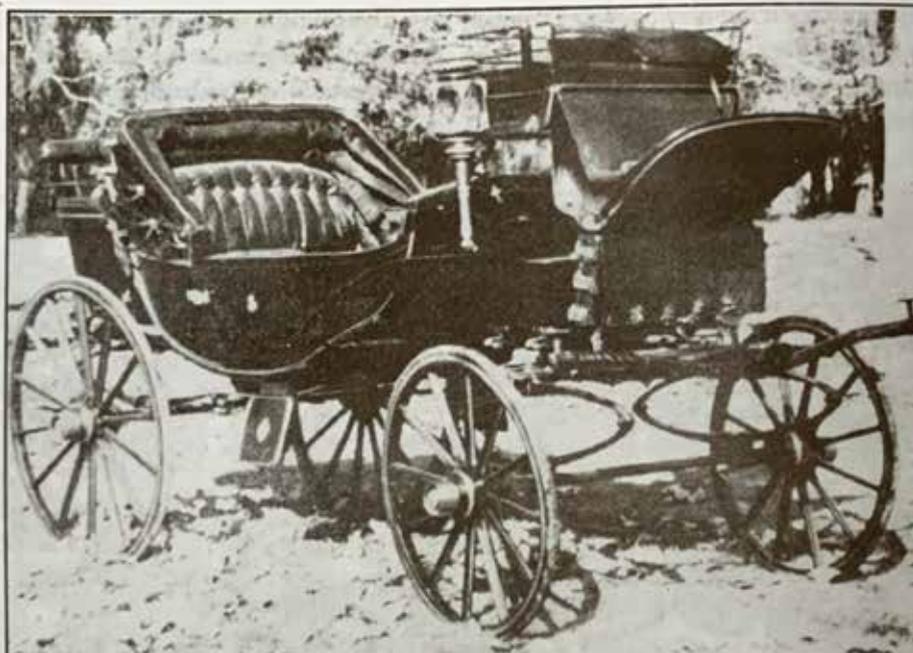
El Río de la Plata, uno de los más grandes del mundo, en el estuario tiene 24 millas y 126 al desembocar en el mar, es de costas desiguales en ambos márgenes.

La Rivera Occidental sobre la costa bonaerense es cenagosa y se desliza en suave pendiente producida por un gran banco de arena que termina en los bajíos

de Las Palmas, con una profundidad de 1.80 metros.

Por lo cual, hasta la construcción del Puerto Madero en 1889 un barco de 16 pies, debía quedar en Buenas Aires a más de 5000 metros en rada abierta, sin reparo alguno expuesto a todos los vientos.

Canales pocos profundos, vientos pamperos y sudestadas, bancos numerosos y además el peligro de ocho buques hundidos en la rada interior, hacían del Puerto de Buenos Aires lo que los marinos denominaban como el "Infierno de los navegantes".



Carroza francesa. Perteneció a María Walewska y fue traída por su hijo a Bs. As.

Esto llevaba a que, se utilizara más el puerto de La Ensenada o el de Riachuelo que, contando con el Canal de Las Catalinas permitía el acceso a poca distancia de la costa.

Los barcos que llegaban fondeaban en la rada exterior.

Las cargas y los pasajeros debían ser desembarcados en barcos de alije y chalupas los cuales los trasportaban a carretas tiradas por caballos y más comúnmente por bueyes con el agua al cuello.

Entre tumbas y salpicaduras, agregando los gritos e interjecciones de los carreteros dirigidos a los animales. Los cansados viajeros, llegaban a tocar tierra firme desembarcados en brazos de jóvenes musculosos.

No se contó con muelle de desembarque hasta 1855.

Las aguas del río batían los murallones del Fuerte “Don Juan Baltasar de Austria”, que había sido sede de las autoridades españolas.

Estas eran las razones por lo cual el Apostadero Naval del Plata, de la Real Armada Española, tenía su asiento en Montevideo. Los buques correo y de ultramar preferían este puerto. Durante la época de Rosas, no se realizó ninguna obra portuaria en Buenos Aires.

En su libro “2000 millas a través de las Provincias Argentinas”, describe William Mac Cann.

Al acercarnos al puerto que ha sido centro comercial por más de tres siglos y ahora la entrada de un país tan extenso como los Estados Unidos, esperamos encontrarnos con diques, muelles y arsenales en plena actividad, pero no es así.

Las arenas y las rocas de la costa, el suelo y el agua se presentan tales como las formó la naturaleza, porque el hombre no ha hecho nada por mejorar el puerto.

Posterior a Obligado

Las relaciones entre Gran Bretaña, Francia y la Confederación Argentina se habían deteriorado en grado sumo. Francia entendió que lo mejor era hallar una vía que permitiera recomponer los vínculos diplomáticos y comerciales con la Confederación.

Para hallar una solución honorable para ambas partes, es enviado el Conde Alejandro Walewski, en calidad de plenipotenciario ante el gobierno de Rosas.

Alejandro Florian José Walewski nacido en Polonia, cerca de Varsovia el 04 de mayo de 1810. Claramente mayor a su hermanastro nacido este, en el Palacio de las Tullerías en París el 20 de marzo de 1811. Conocido luego como Rey de Roma, Napoleón II y a título póstumo

como El Aguilucho. Hijo legítimo de Napoleón Bonaparte y María Luisa de Austria.

Por su mayoría de edad lo favorecería la constitución del 02 de Floreal del año XII (18 de mayo de 1804). La cual otorgaba el título de Príncipe Imperial al hijo mayor del emperador. Cuál es entonces, la razón por la cual no fue jamás, mencionado como tal.

Alejandro Walewski era hijo ilegítimo de Napoleón I con su amante, la Condesa polaca María Walewska. El único contacto con su padre biológico fue en la Isla de Elba con su padre ya recluido, luego de su abdicación. En 1812 su padre lo nombró Conde.

Polonia estaba en poder de Rusia y al no querer ser parte del ejercito del ocupante, se va a Londres y luego a París.

Su notoriedad hace que Rusia pida su extradición, la cual Francia desestima.

El Rey Luis Felipe en 1830, lo envía a Polonia donde en noviembre del año anterior, habían comenzado movimientos que tenían la intención de independizar Polonia.

Participó en combates y gestiones para una posible ayuda británica. Caída Varsovia retornó a Francia donde se naturalizó francés, con la grata complacencia del gobierno.

En 1837, teniendo el grado de Capitán en un regimiento de Husares, renuncia a su carrera militar. Comienza a incursionar en el periodismo y escribió para teatro.

Colaboró con Alejandro Dumas en *Mademoiselle de Belle – Isle*, y en una comedia *L'école du Monde*, producida y presentada por el teatro francés en 1840.

En este año que es requerido por el Ministro de Asuntos Exteriores Adolphe Thiers, el cual le asigna la misión de estrechar vínculos ante el Sultán Mehmet Ali de Egipto. Comienzo este de su carrera diplomática. Es entonces en 1847 por encargo esta vez del Ministro Francois Guizó que se le encarga la tarea de acercar el relacionamiento con la Confederación y más particularmente con Rosas.

El Conde embarcó en Tolón el 14 de marzo en el Bergantín Goleta Cassini de 220 toneladas, 6 cañones y 120 hombres como tripulación. Su Comandante era el Capitán Lepredour, que después sería nombrado Jefe de la Flota francesa en el Plata.

El Tratado de 1850 lleva su firma.

Walewski viajaba con su segunda mujer, hermosa y joven, la Condesa Bentivoglio, años después llamaría la atención por su elegancia, en la Corte del Segundo Imperio. En esta ocasión viajaba con un embarazo avanzado.

A las dos de la tarde del 09 de mayo de 1847, comenzaron las salvas de honor, 17 disparos, respondiendo el Grecian buque ingles de la Flota sitiadora de Buenos Aires.

Se acercó al buque una chalupa donde se ubicaron el Conde, su mujer y la comitiva.

El desembarco clásico en Buenos Aires, fue de visible desagrado para el Conde. De la embarcación pasaron a unos carros que los aguardaban con los caballos sumergidos en el barro.

Al llegar a la orilla de tosca, un conjunto de negros descalzos y torso desnudo, pero con pantalones de un vivo color rojo, imposición del sistema racista, bajaron a los pasajeros en brazos hasta la orilla y lo mismo hicieron con el equipaje.

La importancia de la delegación atrajo a centenares de curiosos que querían verlos desembarcar; esto aumentó el desagrado del plenipotenciario francés, que sumaban a su sentido de dignidad herida por el ridículo, la preocupación por el estado de su mujer.

El Gobernador envió tres carrozas desde su residencia de Palermo.

Rosas había logrado cautivar a delegaciones norteamericanas e inglesas; pero Walewski estaba francamente disgustado.

En la primera berlina viajaron el Conde y su señora M. Bassin y Pedro Ximeno, Ca-

pitán del Puerto quien derrochó gentileza tratando de suavizar los inconvenientes.

En la segunda viajaban el Conde Brossart y el de Bentivoglio, hermano de la Condesa, además el Vizconde de Chabannes y M. de Saux.

Finalmente, en la tercera, un marinero y la comadrona, que venía acompañando a la Condesa para asistirle a la hora del parto.

Pronto entró en funciones y es en Buenos Aires donde nace su hija Isabelle, la que muere al mes y fue enterrada en la Iglesia de La Merced.

Disgustado Walewski por el desembarco, pasó frío y desdeñoso ante la multitud que lo observaba con simpatía y ni siquiera el: "Vive L'Empereur" que musitó un viejo soldado de Napoleón, conmovido por el enorme parecido con su padre, logró sacarlo de su actitud hierática.

Agregados:

De las ocho amantes de Napoleón se conocen tres hijos.

El hijo mayor nacido el 13 de diciembre de 1806 con su amante Catherine Eleonore Denuelle de La Plaige, fue el conde Charles León Denuelle de la Plaige.

El segundo hijo: Alejandro Florian José Walewski nacido el 04 de mayo de 1810.

El tercero en el orden, pero con carácter de legítimo y, por lo tanto, heredo directo del Águila. El duque de Reichsland o Rey de Roma, nacido el 20 de marzo de 1810; tuvo por desgracia una vida breve. Falleció con 21 años de tuberculosis el 22 de julio de 1832 y fue enterrado en Viena.

Es Adolfo Hitler en 1940, con Francia en su Poder que, en un gesto de buena voluntad hacia el pueblo francés, hace trasladar los restos de este joven y colocarlos en la cúpula de Los Inválidos de Paris, junto a la tumba de padre; pero su corazón permanece en la Iglesia de Los Agustinos de Viena. Posterior a su fallecimiento fue mencionado como "El Aguilucho"

Bibliografía

La navegación mercante en el Río de la Plata - Ana Zaefferer, editorial Emece 1987

La marina mercante Argentina Universidad de Buenos Aires 1938

Episodios marítimos - Buenos Aires 1935

Rosas aportes para su historia - Peuser Buenos Aires 1954

Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata - Woodbine Parish, editorial John Murray London 1839.

Revista historia, colección viajes N° 40 Raúl A. Molina

J. Duprey, Un fils de Napoléon I dans le pays du Plata an temps de Rosas - Barreño, Montevideo 1937

Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX Solar Hachette, Buenos Aires

Guillermo Madero Historia del Puerto de Buenos Aires - Buenos Aires 1955

Historia de Entre Ríos – Paraná - 1936 Cesar Pérez Colman

El Puerto de Buenos Aires en el relato de 20 viajeros - Buenos Aires 1947, Eduardo H. Pinasco.

El comercio argentino antaño y ogaño Buenos Aires 1949, Francisco Latzina

Población laboriosa de Francia y Alemania por la colonización de Corrientes - Paris 1856, Jhon Le Long (partes traducidas al español)

Agradecemos el material aportado por la librería Alberto Casares – Libros antiguos y modernos- Suipacha 521 Buenos Aires.

Homenaje con motivo del 50 aniversario del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo



Un hito que representa la resolución sabia y diplomática de tensiones centenarias entre Argentina y Uruguay. Nuestro eterno agradecimiento y admiración a los excepcionales negociadores, el Dr. González Lapeyre y el CN(R) Yamandú Flangini.





1973-2023



ARTÍCULO

HOMENAJE EN LA ESCUELA NAVAL

Cincuenta años de ingreso de la promoción 65

Palabras pronunciadas por el C/C (R) Carlos Sagraera

Quienes en 1973 ingresamos a la Escuela Naval, integrantes de la Promoción 65 de Armada Nacional y XIII de la Prefectura Nacional Naval junto con los Pilotos e Ingenieros Mercantes, cumplimos en esta fecha medio siglo de aquel lejano pero imperecedero momento.

Junto con nosotros están presentes y por siempre en nuestros pensamientos, aquellos compañeros que han culminado su singladura en esta vida: Capitán Mercante Juan Antonio Jorge, Pilotos Aviadores Navales C/N Horacio Bogarin y C/N Roberto Ruggiero, el Capitán e Ingeniero Eléctrico Sergio Rosendo, el Piloto Mercante Ariel Estrada y el ex Alumno Fernando Estable. Queridos camaradas que están hoy aquí representados por sus familiares.

Nuestra Promoción tiene además el honor de contar entre los suyos a otro compañe-

ro, el Capitán (CP) Luis Musetti Comini, quien en el año 1987 cayó en cumplimiento del deber durante el salvamento de un naufragio frente a las costas de Colonia. Volveremos con su referencia en el cierre de estas palabras.

Corría el mes de diciembre de 1972, y era el tiempo de la increíble historia de resiliencia y fe de los sobrevivientes uruguayos en la cordillera de los Andes, cuando más de 200 postulantes iniciábamos el difícil proceso de selección. Alineados en largas filas sobre esta misma garita de la rambla Tomas Berreta, comenzábamos: cargados de ilusiones, un arduo proceso selectivo para obtener un cupo que nos permitiese iniciar nuestra carrera de marinos. En el agobiante Enero de 1973 nos tomaban los exámenes médicos y físicos iniciales previos a las pruebas de Matemáticas y Literatura a través de los cua-

les se seleccionaba a los más calificados. Una vez aprobada la prueba de matemáticas, se pasaba a la segunda instancia eliminatoria, el examen de literatura. Todos los clásicos estaban en el bolillero, pero en los últimos concursos se había repetido el Dante Alighieri con la Divina Comedia. Para sorpresa general, ese año aparecieron otros autores y entre ellos el poeta romano Virgilio, autor de la Eneida y su viaje marino por el Mediterráneo hacia la fundación de Roma desde la mítica Troya.

Este cambio de autores terminó de decantar y definir las 20 vacantes, que junto a otros 14, que por mérito y calificaciones habían obtenido un pase directo desde el Liceo Militar Gral. Artigas, y otros 5 compañeros que procedían del curso previo completaron la nómina de los casi 40 de nuestra Promoción. Era el 1er escalón hacia la tan preciada meta.

El 1ero de Febrero de 1973 iniciábamos el duro periodo de reclutamiento. Tan solo una semana después, el entonces Presidente Bordaberry nombra un nuevo ministro de Defensa y solo obtiene el respaldo de la Armada Nacional. La Armada se atrinchera en la Ciudad Vieja y se genera una división entre los que apoyaban el proceso de ruptura institucional y los que se mantuvieron leales a la Constitución. Tiempos turbulentos que son parte de la historia. Así fueron nuestras primeras horas en la Escuela Naval y a partir de allí ese fue el tiempo que nos tocó vivir en aquella década de los 70 tan efervescente.

Éramos, además, una generación revolucionada por los movimientos culturales de la década previa, la de los 60, los Beatles, Rolling Stones, el movimiento hippie y nuestros instructores eran producto de la vieja Escuela Naval de Sarandí y Juan Lindolfo Cuesta en la Ciudad Vieja. Hijos de la clase media casi todos, el choque



fue duro para nosotros. Es que además muchos de nuestros instructores venían de participar en una guerra contra grupos militarmente armados, en la que se habían jugado la vida y por supuesto que eso se reflejaba en la disciplina e instrucción militar rigurosa que recibíamos. No estábamos muy al tanto de lo que pasaba políticamente fuera de los muros de la ESNAL, pero sí sabíamos que algunos oficiales que habían pasado por la Institución habían dejado su vida en aquella lucha y qué si no se ponía término a los problemas, nos tocaría a nosotros enfrentarlos y asumir roles luego de nuestra graduación.

Aquella Escuela nos exigía en todos los aspectos y por supuesto en el intelectual, con profesores legendarios para nosotros, como el Ing. Mario Coppeti en Matemáticas, los Ing. Moyano y Canosa en Química, el Ing. Mila en Resistencia de Materiales, los Capitanes Ochoa en Trigonometría Esférica y el Capitán Musso en Electrónica, los Contadores Adrogher y Bartesaghi con su Matemáticas Financiera y Administración Pública respectivamente o el recordado Capitán Marcelino Capdevielle con sus clases de Logística, además de los Capt. Inspectores Otero, Calagüi, Lessa, Belando entre otros para la PNN.

Por otro lado, se nos exigía por parte de nuestros instructores en la faz profesional marinera y militar, con materias específicas y mucha instrucción de infantería. Los



desfidel eran prioridad y fue así que nos tocó trillar la Rambla y las calles de Carrasco semana tras semana, al son de la banda dirigida por el Capitán En la faz física fuimos preparados en un campo deportivo muy diferente al actual, en la dura pista de guerra y las dunas de la playa Carrasco con el corolario mensual de los recordados test de Cooper hasta el entonces Hotel Bristol. Hasta nuestro ingreso, en la Escuela se priorizaba el futbol y el remo, con destacadas participaciones en la liga Universitaria y en Sudamericanos de Escuelas Navales, pero que alcanzaba solo a los más talentosos o con físicos a la altura. Se produjo entonces un cambio importante, con el ingreso profesores profesionales civiles del ISEF donde se impulsaron campeonatos entre escuelas militares, lo que dio lugar a la integración de

muchos otros deportes y a una participación masiva del alumnado. Ese espíritu de competencia generó una motivación muy especial, agregándose deportes como el basquetball, volleyball, atletismo, natación, esgrima, tiro, pentatlón militar, etc.

Cada jornada terminaba con una sumatoria de horas de máxima dedicación a cada actividad para llegar a la noche y no siempre poder descansar debidamente. Todas las semanas, y al término de la jornada, teníamos guardias nocturnas en los fríos exteriores de la Escuela, sin dudas para templar nuestro carácter y saber en carne propia lo que implica esa actividad para el día que tuviéramos que asignar a otros la misma. Así nos fuimos formando y madurando, creciendo en experiencias y en los errores que modelaron nuestra resiliencia y carácter. Algunos quedaron por el camino, pero incluso ellos siguen hoy unidos a nosotros y reconocidos de aquella experiencia que les sirvió para su vida profesional posterior.

Aquella formación culminó a los cuatro años para los Pilotos e Ingenieros Mercantes y la Promoción XIII de la Prefectura que se graduaron merecidamente en 1976. A la Promoción 65 de la Armada en cambio le faltaba aún otro año, ya que nos tocó ser la última promoción con 5 años de formación. Ese último año y ya con el anhelado uniforme color kaki, lo cumplimos básicamente en el CAFUM (actual Centro de Instrucción de la Armada). Fue una dura experiencia donde co-

nocimos los límites de la subordinación y el deber ser.

Tras los viajes de instrucción en los Petroleros Oribe y Rivera a las monoboyas petroleras y terminales en Punta Cardón-Venezuela y Angra dos Reis en Río de Janeiro-Brasil, llegó finalmente la tan anhelada graduación en diciembre de 1977, después de aquellos años particularmente difíciles. La Escuela Naval había sido para nosotros una larga pista de obstáculos que debimos superar año a año. Aquella recordada graduación, fue muy especial y emotiva, con las espadas entregadas a cada uno por nuestros familiares directos, los que habían sido soporte y creído siempre en nosotros.

Sr. Director, si nos permite, como cierre de estas palabras quisiéramos condensar en tres eventos, las razones que entendemos caracterizaron y diferencian a nuestra promoción.

El primer evento nos retrotrae a nuestras palabras iniciales. Queremos resaltar el mensaje que nos dejó la desaparición de nuestro compañero el Capt. (CP) Luis Mussetti, que hace ya 35 años entregó su vida intentando salvar la de otros. La lección a no olvidar de aquel evento trágico, es la importancia del acondicionamiento físico y aprendizaje de la natación en la ESNAL. Felizmente hoy pueden realizarlo en ese magnífico complejo de natación orgullo de la Armada Nacional y del país.

En aquella época, aunque parezca poco creíble, la Escuela Naval era la única escuela de formación de oficiales que no tenía piscina cerrada propia, y supimos deambular de madrugada por otras escuelas y clubes para lograr esa formación, imprescindible para todo marino. La tragedia de nuestro compañero atestigüa aquella carencia e incluso algunos de nosotros también hemos estado en riesgo de ahogamiento y en situaciones de naufragios, cuasi naufragios, u hombre al agua. Todos sabemos que no alcanza con un salvavidas, y que se requieren habilidades en técnicas de natación y supervivencia para tener más opciones de vida. Por eso nos complace saber que hoy, integrantes de esta Escuela Naval y de la Armada compiten regularmente a nivel nacional en natación, actividades que merecen y deben ser priorizadas. En ese mismo marco, consideramos que la natación en aguas abiertas debería ser un requisito obligatorio para cada egresado. Es que Uds. jóvenes, en tanto oficiales, supervisarán a tripulaciones de personal marino militar y mercante con un mínimo conocimiento de las técnicas de natación, les asignarán puestos y maniobras, ellos serán vuestra responsabilidad. Conocer sus aptitudes y limitaciones les permitirá mejores asignaciones y resultados eficaces.

El 2do evento fue también diferente e inesperado. En aquel tiempo en la Escuela Naval vivíamos como en una especie de convento de clausura. Escuchar radio no

estaba permitido, y se consideraba falta grave, había una sola TV en el casino y al igual que con los pocos diarios disponibles, solo accedían los cursos superiores. Sancionados la mayoría de los fines de semana, en general podemos decir que vivíamos aislados del mundo. En algún punto la Jefatura de Cuerpo accedió a que un vendedor de libros se pusiera en contacto directo con el Cuerpo de Alumnos. Así fue como semana a semana comenzó a traernos libros que podíamos comprar en forma libre. El tema se expandió a tal punto, que la mayoría de nuestros ingresos se vertían en la compra de aquellos libros. Los textos iban desde clásicos, best sellers a novelas y para nuestro asombro la apertura fue tal, que también accedíamos a libros con connotaciones políticas e ideológicas que abarcaban todo el espectro de ideas sin restricción alguna. Aquella lectura voluntaria, entre tantas obligaciones, nos volvió a hacer soñar e inspirar en el camino que transitábamos. La lectura nos abrió una ventana al mundo que generó un hábito que muchos felizmente conservamos. Fueron integrantes de nuestra promoción los que lideraron aquella actividad conformando la Comisión que impulsaba la lectura abierta. El tiempo aquel que le dedicamos a leer nos hizo mejores personas y profesionales. Y ese es el mensaje para Uds. jóvenes aspirantes y alumnos en el tiempo de Wikipedia y ahora el ChatGPT: la lectura hoy, especialmente la que va más de la obligada, es lo que los hará diferenciarse y ser mejores mañana.



El 3er evento y último que queremos mencionar corresponde a una experiencia única y sin precedentes hasta el día de hoy en la Escuela Naval. Corría 1976, llegábamos al 4to. año y con ello debíamos acceder finalmente a los rangos de brigadieres y subbrigadieres, con las obvias implicancias en el mando del Cuerpo de Alumnos. Por decisión del Comando de la Armada de aquel tiempo se decidió ensayar una nueva concepción del mando naval que se denominó "Liderazgo Democrático";. En aquel tiempo se hablaba muy poco de liderazgo. Y menos aún se utilizaba el término democrático, proscrito a nivel nacional. El hecho de no poder sancionar en forma directa, transformó el

mando en un nuevo desafío para nosotros, ya que se nos exigían iguales resultados que cuando se poseía la herramienta de la sanción directa través de los instructores. Y así fue, como nos dimos cuenta que para ser obedecidos debíamos dar el ejemplo en forma permanente en cada acto mostrarnos a la altura. Nos hizo además ser muy abiertos a escuchar y a explicar las cosas y no descansar en el automatismo de las órdenes y los castigos consecuentes.

El sistema duró solo ese año porque cambió el Comandante en Jefe que lo propulsó, pero aquella experiencia del liderazgo democrático nos marcó como generación



y muchos lo hemos podido aplicar con éxito en nuestra vida profesional posterior, en todas las latitudes y culturas con las que nos ha tocado actuar.

Sr. Director, si nos permite y simbolizando estos 3 eventos mencionados y ya en el cierre de estas palabras, tres (dos) representantes de nuestra Promoción procederán a entregarle una colección de libros para la Biblioteca de ESNAL que entendemos representan de cierta forma los valores que hemos expresado. Se trata de los principales libros de autoría del Almirante William McRaven de la Marina de EEUU. Este marino oficial superior contemporáneo de nuestra generación, es un exitoso escritor de best sellers que durante su actividad participó de hechos relevantes como lo fueron la captura de Osama Bin

Laden, la caída de Saddam Hussein y la liberación del capitán Phillips y la tripulación del buque mercante Maersk Alabama de los piratas somalíes. Como líder exitoso que fue, nos deja algunas reflexiones que invitamos a que las lean. Son valiosas lecciones de vida de estos tiempos que merecen la atención y les recomendamos a Uds. Alumnos y alumnas de la Escuela Naval que escuchen su discurso en la Universidad de Texas en Austin para la graduación de la generación del año 2014 que pueden encontrar en Youtube. Resume mejor que nadie, lo que es el liderazgo, lo que implica el saber nadar en nuestra profesión y la lectura y curiosidad permanente.

Sr. Director, agradecemos la invitación a este acto, que nos emociona y nos permi-



te reencontrar en nuestra alma mater, muy especialmente con algunos de nuestros Jefes de Cuerpo e Instructores que nos marcaron y honran hoy con su presencia.

Le deseamos a Ud. Y a toda la plana mayor y alumnos y alumnas que inician sus primeros pasos y continúan en esta noble carrera, éxitos en el año lectivo y el cumplimiento de los objetivos planificados.

Jóvenes alumnos y alumnas de la Escuela Naval, les deseamos que dentro de 50 años tengan como nosotros la dicha de pararse frente a nuevas generaciones de marinos para este relevo simbólico, para poder relatar vuestra singladura en esta misma Escuela Naval, patrimonio histórico cultural de nuestro país.

Muchas gracias.



tsakos
INDUSTRIAS NAVALES S. A.



tsakos INDUSTRIAS NAVALES S.A.

Av. Gral. Rondeau 2023

Teléfono: (+598) 2924 8336 / 7 / 8 Fax: (+598) 2924 7095

E-mail: tsakos@tsakosmonte.com.uy

www.tsakosmonte.com.uy

**Bold perspectives
and robust
performance**



7 ideas drive our mission to propel your business forward. With GAC at your partner, you get the best you need from us. Integrated shipping services designed to meet your goals. Tailored service plans. An experienced, energetic and customer-focused team. New services, innovations and technologies give you the edge to push your business to future success.

Make your vision ours @gac.com/shipping



www.gac.com/uruguay
Montevideo 1354, 7th floor - Montevideo
Phone: +998 2915 2362



LinkedIn
gac-uruguay

**EN ADHESIÓN A LA LIGA
MARÍTIMA URUGUAYA**

MERCOLINE S.A.

**EN ADHESIÓN A LA LIGA
MARÍTIMA URUGUAYA**

WWW.MITMIR.COM.UY

ARTÍCULO

Recuerdo póstumo para un gran Amigo de la Liga Marítima Uruguay.

Periodista reconocido en ambas márgenes del Río de la Plata e internacionalmente.

Premiado y consultado en todos los ámbitos sobre asuntos marítimos y portuarios.

Quien no recuerda su página marítima de los días lunes en el diario El País.

Quien no la esperaba, para leer sus opiniones y únicas entrevistas.

Don Emilo Cazalá.

Año 2006, la Asociación de Amigos del Museo Histórico Nacional y con motivo de los 230 años de la creación del Apostadero Naval invitamos a Don Emilio Cazalá a que nos brindara una conferencia sobre el mismo. Hoy la reproducimos con su texto original. Lamento, porque no se registró, poder incluir los agregados al original, que quienes lo conocieron a Emilio imaginaran fueron muchos y sustanciosos. 17 años han pasado y el texto puede leerse como un recordatorio para no olvidar aún con el paso del tiempo.

Pd. *Un homenaje póstumo puede ser una oportunidad para compartir recuerdos y anécdotas de la persona, hablar de sus logros y contribuciones, y expresar el dolor y la tristeza que se siente por su pérdida. El objetivo de un homenaje póstumo es honrar y recordar a la persona de manera respetuosa y significativa.*

Alfredo Ferriolo

Dicen que Dios construyó el mundo y los holandeses a Holanda, pero también tenemos una interpretación de nuestra historia portuaria. Es una historia que aunque parezca increíble comienza mucho antes que los holandeses rellenaran "polders" para construir el país y sus puertos. El hecho es que nuestra estratégica posición, aguas abundantes recostadas

sobre nuestras costas y un perfecto reparo contra vientos y oleajes, clamó a gritos ser descubiertos por los españoles que atinaron a pasar por el Río de la Plata o cayeron por aquí buscando otros horizontes o fueron atraídos por esta inmensidad rioplatense que se abre como una esperanza infinita.

Para nosotros hay acontecimientos de relevancia que arrancan cuando en 1741 el embrionario “puerto” es declarado escala obligada para el transporte marítimo español, militar y comercial, hacia el Río de la Plata, centro y soporte de los servicios cuyos barcos iban también al Pacífico hacia Perú, doblando el Cabo de Hornos. Y quiero imaginar que también fue un impacto para aquel conglomerado humano que habitaba Montevideo.

Para aquel tiempo los españoles tenían muy aceptables cartas de navegación y un buen conocimiento de las costas sudamericanas y los accidentes que sufrieron no lo fue nunca por malos navegantes sino porque el Río de la Plata con sus mareas y vientos continua siendo un infierno.

En 1770 Montevideo fue el primer puerto de hecho en América Española en tener muelles y Faro.

Y así seis años después la corona española nos eligió para funcionar como el Apostadero Naval del Imperio, función que fue cumplida con total prescindencia del Virrey de Buenos Aires y lo fue por muchos años. Y era lógico, la cosa importante no estaba ocurriendo en Buenos Aires sino acá y esto demuestra la valoración del puerto de Montevideo y su circunstancia. La nominación tuvo lugar 34 días más tarde de alcanzar los Estados Unidos su independencia de la corona británica y no estoy diciendo que tenga alguna relación sino que es una referencia.

Sin duda, así lo cuenta la historia, Montevideo fue el primer puerto de la Cuenca del Plata y no fue una decisión gratuita. Por aquí se embarcaban a puertos españoles productos de Argentina, Paraguay, de las Misiones Orientales hoy Río Grande del Sur y también nuestros productos y hasta partidas de cobre chileno, el oro, la plata además de los frutos del país y el mercurio que en damajuanas pasaba en tránsito por aquí. Sin duda Montevideo fue el gran puerto de la región, fenómeno que aún perdura y que no hemos sabido valorar ni mucho menos despertar conciencia marítima de este hecho. No tengo la menor duda que entonces había en Montevideo gente portuaria muy inteligente criolla o afincados que habían aprendido de los marinos españoles, portugueses, franceses, catalanes, ingleses, alemanes, turcos las artes de operar barcos; puedo imaginar la tarea de descargar barricas, cajones, bultos, bolsas, damajuanas, los abastecimientos de sal, el correo y el embarque de frutos del país, los barriles de agua y su hábil estiba todo realizado con pericia profesional; redactar los contratos de fletamiento y de embarque que personalmente firmaba el capitán, la llegada de los soldados y sus armas, el arribo de los barcos con inmigrantes que también requerían atención, los avituallamientos, reparaciones y todo este movimiento y logística se transmitía a Buenos Aires y al Perú, según las ordenes que recibían de Madrid. Toda esta actividad estaba sometida al tiempo de las precarias comunicaciones así que era obvio que aquí

se tenían que tomar decisiones para no esperar dos o tres meses. Debieron ser frecuentes los reembarcos y trasbordos de las mercaderías por averías de los barcos. Pienso que en algún momento la bahía de Montevideo debió estar colmada de naves y la ciudad albergando tres o cuatro o cinco mil hombres militares que sin duda bajaban a tierra... algunos, enfermos por el largo viaje buscando su recuperación, otros procurando descanso. También se hacían recambios de marinos como hoy. Así que Montevideo debió tener una formidable población flotante que hizo de nuestro puerto una estación de tránsito, de intensa y animada actividad, un verdadero foco logístico europeo, con la participación de diversidad de nacionalidades y estoy convencido que Montevideo contaba entonces con una comunidad francesa muy numerosa. Yo creo que fue un puerto de gente muy experimentada por la operativa que se hacía y porque además pienso que de alguna manera Montevideo mostraba una innata habilidad para manejarse con solvencia en la actividad portuaria. Y yo supongo que por las características de aquellas naves tras un largo y desgastado viaje debían requerir por fuerza servicios de reparación. Así que al llegar a Montevideo eran sometidos durante días y días a trabajos de recuperación y no solamente de velas y puztes.

Por lo demás no debía ser fácil cargar aquellos barcos de madera, cuyas intrincadas bodegas sufrían cuando menos de

intensa humedad cuando no filtraciones de agua.

Para entender el Puerto de Montevideo de hoy, recostemos nuestra memoria en los hechos ocurridos a partir de 1776, ahí está la raíz del tema, que fue cuando los españoles decidieron que el puerto de Montevideo era ideal para alojar su flota imperial y para la preservación de su comercio y de sus colonias. No fue elegido por la importancia comercial de su pequeño territorio porque en todo caso Argentina era más importante y más rica. Hay que entender que fue elegido entonces, como una terminal ideal para servir como puerto "hub", como puerto concentrador de barcos y cargas, aunque ellos no sabían de estas nuevas palabrejas pero lo que estaban haciendo era pura logística. Ahí está la cosa. Estos españoles estaban haciendo lo mismo que hacían en el Liga Hanseática en el 1400 y lo que hacemos nosotros 600 años más tarde: servicios, logística.

Me parece y pido disculpas a la audiencia, si hechos pasados que tienen que ver con la rivalidad portuaria de Montevideo y Buenos Aires, los interpreto de otra forma que no es la tradicional, no pretendo de historiador. En realidad no fue una lucha o competencia por el desarrollo material de ambos puertos, sino que fue una batalla de contenido aduanero, una lucha de decretazos aduaneros a cada cual ofreciendo mayores ventajas para atraer barcos, cargas, e ingresos del comercio

internacional. Pero eso solo, no agranda ni desarrolla los puertos porque, a esto señores le faltaba el valor agregado que era la logística, una actividad ajena a los porteños hasta hoy. Pienso entonces que todas fueron artimañas o en todo caso herramientas de políticas centralistas y totalitarias organizadas y aplicadas para desbaratar a la otra Banda y la verdad que nos dieron sin piedad.

Lo que hoy les voy a transmitir, no lo supe por inspiración divina sino que lo leí en buenos libros, lo escuche de maestros y profesores, me lo contó Pivel Devoto y lo aprendí de los que saben más que yo. El resto lo obtuve de las bibliotecas y de la Academia Uruguaya de la Historia Marítima y Fluvial y en la Liga Marítima. Así que nada me pertenece y tampoco voy a decir novedades, aquí en esta sala hay gente que sabe mucho más que yo.

Mi propósito es puro y exclusivamente resaltar dos hechos que tienen que ver con mi largo trabajo periodístico: primero recordar y afirmar que fuimos desde 1776 y durante 38 años el gran puerto del Atlántico Sur porque éramos más que la única, la mejor opción y durante ese periodo alcanzamos un formidable desarrollo portuario. Y quiero resaltar en segundo lugar nuestro permanente empeño de llamar la atención de los centros del poder político la importancia de nuestro puerto, que por las mismas razones de entonces y por la experiencia transmitida, podemos y debemos ir a su recuperación y acaso a un

relanzamiento del puerto de Montevideo para alcanzar un lugar de preeminencia en el Atlántico Sur.

La verdad es que durante los 38 años del Apostadero, Montevideo ganó en el tiempo y se apoderó de una tecnología, como los suizos con los relojes o la micromecánica. Todos quedan sorprendidos de nuestro profesionalismo portuario y no hablamos solo de descargar y cargar barcos con eficiencia sino de nuestra capacidad y creatividad para manejar cargas de terceros países y documentaciones internacionales con sus diversas figuras jurídicas aduaneras. Así que hoy estamos en las mejores condiciones para construir el gran puerto de la región para vender servicios muy especializados y leyes aduaneras que tienen probidad internacional. Para hacer ese gran puerto se requiere una política audaz, conciencia marítima y efectividad.

Esta es nuestra convocatoria.

PARADOJA. En 1776 funcionamos como el mejor y único puerto de Sudamérica para la Flota Militar Imperial de España y para sus cargueros y también para los enemigos de entonces y vean Uds. la paradoja es que hoy ocurre que tenemos casi que suplicar ante nuestros hombres públicos para que entiendan y reconozcan la importancia del puerto de Montevideo y sus potenciales dentro de la región. Prevalece la desinteligencia entre uno y otro.

Y en esa línea, la constante intención es descubrirles cada día que el puerto es una formidable fábrica de servicios, que puede dar tanto jugo como Rotterdam o sea que decenas de miles de personas pueden tener dependencia laboral en esta múltiple actividad portuaria. Es que hemos heredado habilidades y aptitudes para desempeñar este profesionalismo portuario que tiene mas afinidad con lo que hacían los puertos de la Liga Hanseática que simplemente dar satisfacción a la demanda interna o sea cargar y descargar barcos. Papeles frescos aún de 1838 muestran que los criollos en esta actividad eran tipos que sabían manejar muy bien la operativa de los barcos y darles a las cargas proyección extracontinental. Y esto fue innato en los nuestros desde 1825 pero que venia de más atrás.

Hay que entender el puerto como el mas grande y poderoso mecanismo de comercio internacional. Y no estamos hablando de muelles y grúas, sino que hablamos de muelles, grúas, recursos humanos y neuronas, privados y públicos, todos juntos, lo cual me recuerda la formidable expansión comercial de la Liga Hanseática a traves de los puertos y a causa de los puertos. Pero veamos nuestro punto de vista.

Montevideo fue para la Corona Española durante 38 años el puerto mas importante de Sudamerica, funcional y estrategicamente. Desde aquí se planifico una mega estrategia para la preservación y engrandecimiento del Imperio. Desde aquí se

hizo logística a lo grande, distribuyendo soldados, armas, provisiones, inmigrantes y vituallas, desde y para las posesiones españolas en el Pacifico, servicios a las Malvinas, a las Islas Fernando Po y Noronha que también pertenecían al Imperio. Y por supuesto tales estrategias llegaban a la cabeza del Virreinato que estaba en Buenos Aires. Desde Montevideo se armaron barcos mercantes a guerra, se hizo construcción naval, arqueos y tasaciones de barcos apresados, barcos embargados o de libre disponibilidad. Sin duda se hacia gerenciamiento. Desde Montevideo se sostuvieron líneas marítimas y comerciales con la península, un flujo peculiar que pretendía beneficiar únicamente a España pero que no agrandaba ni desarrollaba nada. Fue después que se agrando el comercio, tras la independencia.

BUENOS AIRES CENAGAL

Y todo esto no se hizo desde Buenos Aires que era la cabeza del Virreinato porque virtualmente el puerto de Buenos Aires no existia geográficamente. Su costa era un verdadero cenagal que obligaba a los barcos calones de la época a fondear a 15 kilómetros de la costa en medio del barro y desde allí con otros mas pequeños llegar a la costa y aun así los carros con ruedas de 2 metros de diámetro tenían que meterse en el rio para llegar a estos lanchones. Doblando Punta del Este y en medio de una tempestad de mediados del siglo 17 era imposible llegar a Buenos Aires costeano y sortear con éxito bancos,

fondos arenosos y escasa profundidad. Lo seguro era tratar de alcanzar Montevideo para salvar almas y bienes, por aguas mejor provistas. Y es que la profundidad esta de nuestro lado de acuerdo con las leyes del Maestro. Las excelencias del puerto de Montevideo sobre Buenos Aires eran entonces reconocidas por geógrafos y navegantes. El 1771 Bougainville decía "que no podía hablarse del puerto de Buenos Aires porque no existía, obligándose a los barcos a fondear a muchas millas de la costa. Diego de Alvear, Cabrer y con ellos Aguirre, Oyarvide y Borrero y sin excepción todos los hombres de ciencia de las diversas comisiones de límites entre España y Portugal, estuvieron de acuerdo en considerar que el único puerto en las posesiones españolas sureñas era el de Montevideo". Y eso, ¿ha cambiado hoy con el tiempo?. No, no ha cambiado. Se ha agravado con el crecimiento de tamaño de los barcos y estamos hablando de Buenos Aires a tal extremo que Buenos Aires no pudo recibir al crucero Queen Mary 2 y nosotros sí.

Sin duda nuestro actual puerto fue la mejor opción geográfica de la costa Sur Atlántica, geográfica y estratégicamente hablando y esto lo supieron los españoles mucho antes que decidieran formalmente hacerlo su Apostadero Naval y no se equivocaron. Desde entonces, el próximo mes de agosto habrán transcurrido 230 años de aquella gloriosa decisión que nos convirtió en el puerto envidiado del Atlántico Sur y no dejó a muchos uruguayos

este bichito portuario o vocación que sin embargo no ha podido llegar con fuerza a nuestros gobernantes, seguramente porque el puerto fue considerado para los intelectuales un antro marginal. Fue una historia de brillo para nuestro puerto que solo duro 38 años porque termino en 1814 con la derrota del Mariscal Vigodet. No entramos en los detalles políticos de este Apostadero porque no es el centro de nuestra conferencia. Bien es cierto que al final de este periodo los españoles fueron derrotados mas que por la fuerza de las armas, por la falta de visión comercial que en cambio la tuvieron los ingleses y portugueses en otros escenarios. Unos luchaban por los negocios, los otros por la política. Los del norte por la ciencia y la tecnología, los del sur por la agricultura, por la tierra que era lo que daba poder político. En una palabra, yo creo que la derrota, fue por el famoso ¡quede!, se fracaso por falta de nuevas ideas, por falta de innovaciones, por quedarse en la facil. Porque se gobernaba para el día y no se proyectaba el futuro. Y esto se puede trasladar a los humanos. Cuando un cristiano no lucha por sobrevivir y se queda, pierde la batalla.

Hoy sentimos una gran frustración porque hace 56 años que desde El Pais estamos tratando de convencer a nuestras autoridades y a los empresarios y no incluimos a todos por supuesto, que el puerto de Montevideo es mucho mas que la salvación y salida de sus productos; es un centro de negocios, una usina generado-

ra de servicios portuarios especializados, es hacer lo mismo que hizo la recordada Liga Hanseatica, es la clave portuaria para una región. Hace 15 años que estamos reclamando por favor mas dragados y mas muelles, cuando lo normal habría sido adelantarse a la realidad de los cambios que se estan dando en el mundo.

Estamos en el 2006 y ya debiéramos tener el puerto que necesitamos con el muelle C hecho y el dragado a 12.50 metros y hoy 2006 deberíamos estar trabajando por el puerto del 2010/15. Es así cómo funcionan las cosas pero no ha sido así.

Leyendo información técnica y comercial del mundo, nos enteramos que las grandes empresas ya tienen trazadas las estrategias comerciales para los proximos 20 años. Los astilleros ya estan diseñando los barcos del futuro, los fabricantes de grúas están creando nuevos modelos a la luz de los cambios. Ya están las nuevas dragas que construyen islas, terminales, playas, penínsulas, todo cambia, todo es posible con la tecnología actual. Lo que uno sea capaz de imaginar se puede hacer realidad, no importa que lo que sea. Uno mira para atrás y ve aquel movimiento de gentes y comercio de los españoles, que lo hicieron también los ingleses y portugueses y realmente queda sorprendido de la lucidez de aquellos gallegos y gringos. Estos tipos estaban haciendo todo el tiempo logística, habían convertido a Montevideo en un puerto "hub" desde donde llegaban y se despachaban mercaderías, soldados,

barcos, vituallas para otros puertos del Imperio. Se mantenía soberanía sobre las Malvinas y para allí se llevaban abastecimientos. Montevideo era el puerto de destino y el puerto de cambio. Era el centro operativo de la escuadra española. La bahía de Montevideo llego a albergar al mismo tiempo más de 100 naves. Mas aun, la Flota de Ceballos que llego a Montevideo estaba integrada por 116 naves y miles de soldados. ¿Se imaginan todos ellos fondeados en la bahía?

Fue su forma de herradura protectora que atrajo a los navegantes buscando el refugio que no podía darle ni Maldonado ni Punta del Este ni la Colonia y mucho menos Buenos Aires que como dijimos era un cenagal. Fue esta bahía acogedora que dio oportunidad a marinos, militares, oportunistas, aventureros y empresarios de permanecer días y días acá para preparar sus barcos para prolongados periplos por el Pacifico hasta Chile, Peru y Ecuador, es que no había otra.

En Montevideo o nada. Aquí hacían calafateos con las materias primas que había, hasta la cola de pescado que se fabricaba aquí era la mejor del mundo según la historia. Se embarcaba agua potable de la mejor calidad casi medicinal. Se remendaban velas, se reparaban cascos de navíos y se embarcaban alimentos que obviamente era charque y pescado salado.

Fue una actividad que cada dia se fue intensificando a medida que este pun-

to geográfico trascendía. Y no hay duda que con el tiempo se creó en esta banda oriental un ámbito portuario de prosperidad y así surgieron núcleos sociales que fueron receptivos a esta nueva situación de oportunidades. Uno puede imaginarlo. Los barcos, que por entonces eran bastante calones, llegaban a Montevideo y sin detenerse fondeaban casi a 50 metros de las Bóvedas y saben por que pues porque había suficiente profundidad. Se dan cuenta en Buenos Aires el puerto estaba a a 18 kilómetros y luego riguroso feeder y desde ahí carros con altísimas ruedas entre esos lanchones y tierra. ¡qué diferencia con Montevideo!

Ciertamente sin su bahía protectora no habría surgido un puerto y no puedo imaginar cual habría sido el destino de este territorio de no haber existido este acogedor accidente geográfico, con abundante agua al borde de un paraíso. Pienso que así se ligan en lógica sucesión el puerto natural, el campamento, la aldea, la villa, la ciudad, la capital, la patria, el desarrollo.

EL EDIFICIO

Pero hablemos ahora un poco más del Apostadero Naval de los españoles que tanto admiramos y de su edificio situado en la calle Zabala entre 25 de Agosto y Piedras.

Cuántas y tantas veces en medio siglo hemos pasado por sus puertas desvencijadas y ruinosas, que por suerte hoy es un monumento nacional recuperado. Nos

recuerda a España, a la Banda Oriental y a los primeros tiempos de la patria. Hoy en día sus corredores, pasillos y salones están vacíos pero fueron testigos de innumerables historias que acaso torcieron el destino de nuestra República y puedo imaginar así las voces españolas con su acento y pronunciación que nos acunaron adoptando cada día solemnes y severas decisiones.

En todo esto hay que poner la necesaria imaginación de crear un tiempo, una época, cuyas orillas portuarias llegaban hasta la misma esquina de 25 de agosto y Zabala. Esta gente, los Mandos del Apostadero Naval tenían amplia información de los navegantes, de los hombres de ciencia de la época, de los empresarios, de sus propias experiencias y la de sus consejeros. A la luz de una estrategia imperialista pero con las exigencias de la logística, ellos manejaban una enorme flota disuasiva de naves militares para sostener su predominio, abrir vías de navegación al comercio con España, a los empresarios privados y lógicamente sostener con seguridad el transporte del oro hacia la península. En esas paredes se planeaban estrategias y se hablaba de barcos, de operaciones de carga y descarga. Se hacía logística, avituallamientos, distribución de hombres en cada uno, despachos de batallones hacia el Pacífico o hacia el sur con sus pertrechos y provisiones. En que lugar de la bahía fondear, suministrar pólvora a unos, balas a otros, agua potable a todos para continuar la navegación hacia el Pacífico

y puedo imaginar también apenas medio siglo mas tarde voces de patriotas para echar las bases de nuestra República. ¡ Que actividad la de aquellos días!

Así que cada vez que pase por su puerta recuerde que allí estuvieron Artigas, Garibaldi, Don José Bustamente y Guerra y Don Pascual Ruiz Huidobro y hasta el Virrey Sobremonte, Don Mateo Magariños y Jose Batlle Carreo y otros personajes de nuestra patria y también sus enemigos. Cuando la ciudad cayo en manos de los ingleses el 3 de febrero de 1807 aquí se instalaron los capitanes, oficiales y marinos ingleses que desde este edificio dirigieron su flota durante el tiempo de la ocupación. En una de sus habitaciones, seguramente en su primer piso, Don Andrés Oyarbide realizo las Cartas Marinas del Río de la Plata. El General Artigas instalo en este edificio la Aduana y Comandancia de la Marina de la naciente Patria Oriental y en este lugar se extendieron las primeras patentes a los corsarios del héroe. Puedo imaginar su voz bien timbrada, fuerte y firme tomando la decisión que el destino le dio por opción.

Para terminar, ¿Por qué le damos tanta importancia a este edificio y todo lo que en su tiempo representó? Por reconocimiento y agradecimiento. Porque desde aquí aquellos pioneros españoles de alguna manera formaron conciencia portuaria en los habitantes de Montevideo, en sus gobernantes y plebeyos y acaso fueron los que sembraron ese sentimiento

portuario que perduro bastante entrado el siglo 19. Y por 1830 y pico se mezcla por ahí la decisión de traer una draga para limpiar el barro de Montevideo que lamentablemente el proyecto no cuajó. Pero al mismo tiempo el gobierno de Rivera contrata al técnico francés Carlos Rnrique PELLEGRINI para hacer un estudio de la bahía de Montevideo y las posibilidades de construir un puerto. Eso fue en 1833. Pero eran los restos de un profundo sentimiento portuario oriental que dio mucha contienda a los de Buenos Aires pero cuyo efecto se fue apagando en el tiempo y tuvo su final. Acaso el ultimo chispazo se suscito muy a fines del siglo 19 que se tradujo en la inquietud de construir un puerto seguramente para competir con Buenos Aires y los proyectos aparecieron y nos trajo el puerto que tenemos hoy, 105 años mas tarde sin mas cambios que el muelle de escala, hoy Terminal de Contenedores Cuenca del Plata, que surgió en 1922.

Por eso nuestro reconocido recuerdo para aquellos españoles que comenzaron la gran aventura y nos transmitieron sus inquietudes portuarias desde la idea original de hacer de Montevideo su puerto mas importante en el atlántico sudamericano hace 220 años. Los otros puertos del Imperio solo fueron puertos de carga y descarga . El nuestro fue el puerto “hub”, el Puerto de Distribución. Pero sobre todo fue y sigue siendo el gran puerto.

Emilio Cazalá
Teléfono 900 6365

VINOS
PERSONALIZADOS
DE LA LIGA MARÍTIMA

TENEMOS NUESTRO PROPIO VINO!,
EL MISMO ES UN CABERET SAUVIGNON ELABORADO POR FINCA GIACOBBE.
PODES ADQUIRIRLO POR \$500, SOLICITÁNDOLO
A TRAVÉS DE NUESTRO MAIL LIGAMAR1986@GMAIL.COM
O POR WHATSAPP 096 096 475



VISITAS GUIADAS

Este año comenzamos a realizar visitas guiadas para las escuelas en conjunto con la ANP. Nos visitaron los grupos de 5° y 6° año del Colegio Nuestra Señora de Luján, comenzaron con una visita guiada por el Puerto de Montevideo a cargo de la ANP y posteriormente conocieron el Museo Casa De Los Ximénez guiados por integrantes de la Liga Marítima Uruguaya. Esperamos el siguiente año poder recibir más escuelas.







Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a los autores de los mismos. La posibilidad que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse pues, como identificación de esta Revista, con los criterios de aquellos.

Publicación de la Liga Marítima Uruguaya. Distribución gratuita. Autorizada la reproducción de sus artículos mencionando su fuente de origen: Liga Marítima Uruguaya Revista Rumbo al Mar – Año 36- N° 34 Montevideo, República Oriental del Uruguay

Impreso en los talleres gráficos de Tradinco S.A.
Minas 1377 - Tel. 2409 4463 - www.tradinco.com.uy
Diciembre, 2023. Depósito Legal N° 368.618