



**GERMAN
AGUIRREZABALA**

EDITORIAL

EL DEPARTAMENTO NUMERO 20

“ Lo que sí tiene es mucho territorio marítimo, de hecho, mayor que el terrestre; aunque sin habitantes, sin votantes y sin diputados que puedan reclamar por un patrullero, una ambulancia o un carro de bomberos... flotantes. En definitiva, sin ser el verdadero Departamento número 20 de nuestro país.”

EL DEPARTAMENTO NUMERO 20



German Aguirrezabala

Hay una serie policial de nombre muy parecido al de este editorial, donde un equipo marginado investiga casos no resueltos. Uno de ellos bien podría ser el de la industria naval en Uruguay. Junto al resto de la actividad marítima nacional, a dicho sector le falta el destaque que su potencial merece; porque, en este caso, la realidad disfónica le habla a gobiernos con hipoacusia temática en un país ruidoso.

No es el único sector con este problema, por supuesto, pero es la única actividad que no tiene territorio terrestre. Lo que sí tiene es mucho territorio marítimo, de hecho, mayor que el terrestre; aunque sin habitantes, sin votantes y sin diputados que puedan reclamar por un patrullero, una ambulancia o un carro de bomberos... flotantes. En definitiva, sin ser el verdadero Departamento número 20 de nuestro país.

En 2016, con motivo de los 100 años del Dique Nacional[1], escribí una carta que comenzaba con estas palabras:

“Desde el mirador de la casa, decorado con azulejos blancos y azules, podemos observar el horizonte en toda su verde circunferencia. El ganado, los montes de eucaliptus y la chacra, sembrada de trigo, se ven a lo lejos. Más cerca, hay unos caballos en el potrero y un tractor a medio salir del galpón. Hacia él camina un gaucho que fuma chala y, de reojo, nos mira.

Aunque no lo parezca, esta es una típica escena marítima de nuestro país: desde los azulejos hasta el tabaco, pasando por gran parte del ADN criollo, todo llegó a nuestras costas por barco. Pero el barco no se ve; muchos compatriotas lo olvidan. Su imagen queda en la playa, en el muelle: más allá es otro país, que a veces nos abrumba.

Uruguay se ha caracterizado por tener una relación pasiva con el mar. De allí que la actividad portuaria y la reparación naval siempre hayan prosperado; y la navegación

ultramarina y la construcción naval, no. Algo parecido sucede con la migración: nuestros inmigrantes vinieron en barco; nuestros emigrantes se van en avión”.

Y terminaba con las siguientes:

“Y así nos encontrará el futuro, en el cual la Geografía demanda ese capítulo de nuestra Historia que aún no hemos completado: el desarrollo marítimo nacional. No como un mensaje embotellado, no como una bandera para agitar emociones, sino como algo más práctico: como una oportunidad de mejora.

“Es cierto que nuestra tierra fértil, suavemente ondulada, es más amable que nuestro mar. Parece que nada nos impulsa hacia él, del mismo modo que en Uruguay nada nos motiva a sembrar mediante terrazas en las laderas empinadas de los cerros. Sin embargo, con un mar lleno de oportunidades, nuestro obstáculo no es económico, es cultural. Y en el obstáculo está el camino, dicen los estoicos.

“Por lo tanto, permanecer y crecer durante cien años —como un espejo donde mirarse y como una ventana al mundo— no es solamente un hito técnico, es también un muy valioso enfilamiento cultural”.

Lamentablemente, la otra referencia centenaria que tenía Uruguay como astillero de reparaciones navales, Tsakos Industrias Navales —antes, Regusci y Voulminot Ingenieros—, cerró sus puertas en 2024 y fue efímera noticia[2].

¿Qué hacemos, entonces, con el dolor y los diagnósticos para transformarlos en desarrollo? Recurrir a la filosofía. Primero, revisaremos el ser de la industria naval internacional. Luego incursionaremos en el conocer —que es hacernos amigos del mundo que nos rodea— y la política nacional.

1. Transportar es necesario.
2. El barco es el medio más económico y limpio para hacerlo.
3. No tiene sustituto alguno, ni siquiera a muy largo plazo.
4. Su construcción y más aún su reparación son muy difíciles de robotizar.
5. Entonces, hay industria naval (y humanos en ella) para rato.

Al mando de una embarcación operativa, uno desea ir a donde no puede, porque si pudiera, en lugar de un deseo tendría un plan: una ruta trazada sobre la carta náutica, con los avisos a los navegantes y los pronósticos meteorológicos más actualizados. En Uruguay, deseamos (y no planeamos) una mejor industria naval porque no hay un área gubernamental operativa a tales efectos; peor aún, hay varias, cada una inoperante a su manera: la Dirección Nacional de Industrias (no navales o seudonavales) del MIEM interviene en la Ley de Astilleros[3], la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo del MTOP (con menos funcionarios que palabras en su nombre) interviene en el Fondo de Fomento de la Marina Mercante[4], la Prefectura Nacional Naval (que tiene un Departamento de Ingeniería Naval en el que jamás trabajó un ingeniero naval) es la autoridad marítima nacional y la ANP que, por su función, es más una arrendadora de espacios escasos que una impulsora de esa industria que atrae, para reparar, muchos barcos a los puertos uruguayos. La Dirección Nacional de Aduanas, por su parte, interviene en el decreto para mercadería en tránsito con destino al consumo a bordo[5] y en el procedimiento para la salida a reparar y posterior retorno de mercaderías (SITAR); dos instrumentos eficaces para la reparación naval que han marcado una gran diferencia a favor de Uruguay en el concierto regional. Tanto para los públicos como los privados es válido este consejo del Almirante Hyman Rickover, padre de los submarinos nucleares estadounidenses: *“Si vas a pecar, peca contra Dios, no contra la burocracia. Dios te perdonará pero la burocracia no”*.

“Luego de zarpar, el mismo fluido que nos mantiene a flote es el que más se opone a nuestro avance”. Por un lado, como dice la canción, la costumbre es más fuerte que el amor; así que a todo hay que darle mucho más amor del que, en un principio, teníamos pensado. Por otro lado, más materialista, el dinero es nuestro impulso y nuestro freno.

Es verdad que no decimos nada nuevo, que solo son dos generalidades; justamente por eso muchas veces las olvidamos. Pero al cambiar conscientemente, poco a poco, un procedimiento (o un mercado) por otro, nos pasa lo mismo que al cambiar, una a una, las tablas con las que estaba hecha la barca de Teseo: ¿hay un momento en el que también cambia su identidad?

“En el medio del mar y ante cualquier imprevisto, nos conviene ser escépticos, creativos y curiosos (mejor que prejuiciosos). Para ello, hay que sobreinterpretar: ver en cada entidad no lo que esa entidad “es” sino todo lo que puede ser (a bordo, cualquier problemita puede ser un problemón y cualquier navaja puede ser una navaja suiza)”. La reparación naval es el arte de la improvisación organizada; más aún si el propio cliente no sabe que tiene un problema hasta que su barco está en seco. Por ejemplo, ¿puede sobrevivir la industria naval nacional si dejan de existir las últimas y pequeñas fundiciones de bronce en el Uruguay desindustrializado? ¿Tendremos que importar hasta los bujes de una lancha de tráfico? ¿Es una alternativa viable invertir en la impresión 3D metálica?

“Al llegar a puerto, donde el espacio de maniobra siempre es limitado, tengamos en cuenta que los timones necesitan de sus dos bandas (babor y estribor) para generar el efecto hidrodinámico deseado”. Esto lo tienen claro tanto la Cámara de Industrias Navales de Uruguay (principalmente al influjo de su ex presidente, el Dr. Daniel de Siano) como la Sección Uruguay del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval (en la cual todos quienes participamos en la actividad marítima estamos representados y ofrecemos, desde hace muchas décadas, espacios de información y debate para aquellos actores públicos o privados que no conocen nuestro sector; así ocurrió en áreas tales como la seguridad portuaria, la misión de las patrulleras oceánicas, la educación en el área naval y la construcción naval en nuestro país). En estas organizaciones, pequeñas y vitales, es donde se podrá catalizar una solución a problemas tales como la renovación de la flota pesquera con el mayor componente nacional posible. Para muchas personas, usualmente bien informadas, estos problemas del sector naval solo quedan a la vista cuando baja la marea, por ejemplo, durante el reciente conflicto pesquero.

Otros actores, más agonistas, como la UNTMRA y el PIT-CNT, reconocen el gran aporte de ambas instituciones en la búsqueda de rutas para llegar a un Uruguay naval. Solo nos queda salpicar con agua de mar las próximas campañas electorales de todos los partidos.

Por último, completo el panorama con tres posibles escenarios de crecimiento a corto y mediano plazo:

- La reciente concesión, por parte de la ANP, de un área para instalar un nuevo dique flotante en Puerto Capurro. El concesionario es un importante grupo con experiencia internacional en reparaciones navales y con muchos años de presencia en Uruguay.
- La oportunidad, aún no explorada, de avanzar hacia una participación pública y privada que permita una nueva gestión de los diques de la Armada Nacional; lejos de aquel intento de crear un nuevo ente autónomo con ellos (el INES, Instituto Naval del Estado).
- La actividad offshore, relacionada con la explotación petrolera o las granjas eólicas; sumada a la ya referida renovación de la flota pesquera nacional.

En definitiva, aunque no resolví el caso de la industria naval nacional, espero haberlos convencido de que este Departamento 20 tiene todo el potencial para ser una pequeña pero nada despreciable oportunidad de mejora en el futuro cercano de nuestro país.

¿Qué haremos a continuación? ¿Desear o planear?

Ing. Germán Aguirrezabala

Ingeniero Naval - Universidad de la República

Ex- Gerente General de Tsakos Industrias Navales

Bibliografía y citas

[1] Astillero gestionado por el Servicio de Construcción, Reparación y Armamento (SCRA) de la Armada Nacional.

[2] En 30 años, durante su primer período de concesión, Tsakos facturó alrededor de 400 millones de dólares. El 95% de ese monto correspondía a la exportación de servicios (ingreso de divisas por reparación de buques con bandera extranjera) y el 70% de esa facturación se destinaba al pago de rubros salariales.

[3] Decreto Ley N° 15.657.

[4] Decreto Ley N° 14.650.

[5] Decreto N° 200/990.