



TERCER ANIVERSARIO

Índice

Prólogo	4
Oradores y aradores: Cabildo Abierto propuso crear la Secretaría de Asuntos Marítimos y Acuicultura	5
Carencia de buques científicos limita investigación pesquera en Uruguay	8
Desafíos urgentes para el futuro marítimo y portuario de Uruguay.....	17
El río Uruguay y el dragado a 34 pies.....	22
Cómo avanzar para una transformación del sector pesquero	27
El clientelismo en el ámbito marítimo y portuario	33
Algunos temas para iniciar acuerdos y políticas de largo alcance en el sector pesquero	39
La infraestructura en el sector pesquero, una necesidad postergada.....	46
Deben generarse las condiciones propicias para la creación de Universidad del Mar	53
¿Producción o ambiente?: un dilema permanente....	61
El Uruguay portuario en el escenario platense y del litoral oeste.....	70
La ausencia de una política marítima nacional: un desafío estratégico pendiente	77

Las palabras son la vestimenta de las ideas: el conflicto de la pesca	83
Tratado de alta mar entrará en vigor en 2026	91
Armada Nacional reafirmó su compromiso con la protección del océano y la formación marítima	97
Puerto oceánico: descentralización portuaria nacional de cara a la región	106
Ausencia de visión política de la industria naval.....	117

Prólogo

Altamar News celebra su tercer aniversario reafirmando su compromiso con la información de calidad y el análisis especializado del sector marítimo y portuario del Uruguay y la región. Este compendio de columnas de opinión reúne las voces que han acompañado y enriquecido estos tres años de trabajo, aportando miradas estratégicas sobre los desafíos y oportunidades del sistema logístico, fluvial y oceánico.

A lo largo de este camino, el portal ha buscado no sólo informar, sino también promover el debate y pensamiento crítico, contribuyendo a la construcción de una agenda marítima moderna y sostenible. Las opiniones aquí recopiladas reflejan esa vocación y representan el aporte de una comunidad que piensa el desarrollo del país desde sus puertos y su inserción en el comercio internacional.

En un escenario de constantes transformaciones tecnológicas y regulatorias, la opinión calificada resulta clave para comprender el presente y proyectar el futuro. **Altamar News** seguirá siendo un espacio abierto al intercambio de ideas y al fortalecimiento del sistema portuario y marítimo uruguayo. Este compendio es una expresión de ese espíritu: constructivo, plural y profesional.

Oradores y aradores: Cabildo Abierto propuso crear la Secretaría de Asuntos Marítimos y Acuicultura



Por el C/N (R) Carlos Ormaechea

Es muy difícil analizar una presentación y charla en la que no se estuvo presente. De todas formas, resulta interesante constatar que un precandidato se manifiesta interesado en la promoción de la marítima nacional, más allá de lo portuario y logístico que parecerían ser los únicos, por omisión de los numerosos y relevantes restantes subsectores, con potencial de contribuir y aportar beneficios para el país.

Si bien habría sido presentado como un esbozo de idea, incluyendo una lista demasiado acotada, de algunos subsectores de lo marítimo-nacional a considerar, desarrollar, potenciar o gestionar por el gobierno, es particularmente destacable el interés en fomentar la cultura marítima en el país.

Una idea enunciada, que araña superficialmente algunos aspectos y sin profundizar, aparentemente, sobre posibles esfuerzos o propuestas concretas de soluciones integrales globales. Presentada con un listado que incluye ideas no muy novedosas, donde dicen más las ausencias y el aparente interés de promover la gestión e implementación en forma coordinada. ¿Quizás esté adelantando que se está en un proceso de consideración y elaboración de un proyecto a ser propuesto formalmente?

Teniendo en cuenta que muchos “preferimos pequeñas acciones por sobre grandes charlas o dichos”, es decir los “aradores” por sobre los “oradores”. Una acción inicial relevante, en esta materia y de acuerdo con la idea esbozada, podría ser la elaboración y propuesta formal de un proyecto de creación de un componente gubernamental que coordine los asuntos marítimos nacionales en forma integral.

Uruguay podría identificar cierta capacidad gubernamental ociosa, así como la disponibilidad de jóvenes profesionales interesados y con sólida formación marítima multidisciplinaria y los recursos económicos necesarios, seguramente no muy relevantes al inicio, que le permitan ser ambicioso al momento de considerar, adoptar e implementar un proyecto de este tipo.

¡Esperamos con optimismo las acciones de algún “arador”!

Sobre el autor

C/N (R) **Carlos Ormaechea**. MSc (Administración de la Seguridad Marítima de la Universidad Marítima Mundial de la Organización Marítima Internacional-OMI). Trabajó en el referido organismo internacional con responsabilidad, entre otras, en la investigación de accidentes marítimos y gestión de proyectos de asistencia técnica a sus países miembros. Como consultor ha conducido proyectos de asistencia técnica en diversos países.

[Columna publicada originalmente el 22 de septiembre de 2024](#)

Carencia de buques científicos limita investigación pesquera en Uruguay

*Por el Capitán de Navío (R) **Pablo De Marco***



Buque científico "Aldebarán" | Foto: MGAP

Uruguay carece de barcos científicos para satisfacer los mínimos requerimientos en materia de investigación pesquera. La reciente botadura del buque “Betelgeuse” de la **Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (Dinara)**, por sus limitadas dimensiones y capacidades, está lejos de disimular esta falencia. Es necesario comenzar y sistematizar campañas de investigaciones pesqueras a través de buques científicos aptos.

En pocas décadas, nuestro país avanzó significativamente en la conquista de sus derechos de explotación pesquera llegando hasta las 200 millas marinas -Zona Económica Exclusiva (ZEE) – Convención de las **Naciones Unidas** sobre el Derecho del Mar (Convemar)- sin dejar de padecer, cada día más, las consecuencias negativas por los limitados

esfuerzos destinados al conocimiento de nuestros recursos vivos.

La ZEE sólo fue el comienzo. En estos meses está en ciernes la ratificación de Uruguay del “Acuerdo en el Marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativo a la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional”, también conocido como “Tratado de Alta Mar”, que regulará la actividad pesquera de los estados más allá de la “milla 201”. Este acuerdo dotará de instrumentos consensuados por la comunidad internacional para la explotación pesquera del único espacio marítimo aún no regulado en la materia.

Esta conquista del mar de países periféricos, marginales, y que Uruguay deberá aprovechar de mejor manera a partir de su investigación, comenzó en 1952 con la Declaración de Santiago, cuando Chile, Perú y Ecuador, reclamaron la jurisdicción exclusiva hasta las 200 millas marinas. En 1959 Uruguay siguió los mismos pasos a través de la Ley núm.13.833 estableciendo que su soberanía se extendería a una “zona de Mar Territorial” también de 200 millas marinas, donde las embarcaciones pesqueras de pabellón extranjero sólo podían explotar los recursos vivos mediante autorización del Poder Ejecutivo.

En 1973, mediante el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, se saldaron diferencias históricas con la República Argentina. Ese cuerpo legal preveía como prioritarios la pesca y los estudios e investigaciones de carácter científico para la evaluación, conservación y preservación de los

recursos vivos y su racional explotación y la prevención. También se acordó la Zona Común de Pesca.

Carencia de investigación del mar uruguayo

En los últimos años, la comunidad internacional, a partir de la Convemar, siguió avanzando en la explotación racional y sustentable de la pesca. Más allá del Tratado de Alta Mar señalado, también se distinguen las OROP, organizaciones de países con intereses comunes para garantizar la conservación y explotación sostenible de los recursos pesqueros en alta mar y el Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto, destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Se suman, además, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos y la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico.

Más allá de las necesidades de investigación que nos impone desde siempre la ZEE, estos acuerdos emergentes, del Derecho del Mar, imponen el compromiso de nuestro país ante la comunidad internacional de obtener resultados desde las ciencias aplicadas sobre el conocimiento de su mar, de sus recursos vivos.

En 2022, Uruguay, a través del decreto 2/022 creó la Comisión Interministerial de Investigación Científica Marina para asegurar sobre solicitudes de estudios e investigaciones científicas marinas, entre ellas de recursos pesqueros. Esto, pone de manifiesto la atención de nuestro país sobre las crecientes posibilidades de que otros estados

y organizaciones nos planteen acceder a través de investigaciones al conocimiento del mar uruguayo.

Toca el lugar ahora, contrariamente a los avances mencionados, en señalar las carencias de nuestro país, precisamente en materia de investigación, desde la visión de expertos, responsables e interesados en la materia.

- Julio 2019, con el título “Todos en busca de un barco”, en el semanario Búsqueda, el director de la Dinara, **Andrés Domingo**, señalaba la necesidad de sustituir el buque de investigaciones “Aldeberán” por lo acotado de sus capacidades, existiendo posibilidades de financiación.
- Febrero 2020, día 28. **Presidencia de la República** daba a conocer: “Buque científico concretó primera exploración del área de extensión de plataforma continental oceánica de Uruguay”, agregando “desarrolló, en conjunto con la Armada, el primer relevamiento ambiental y de fauna marina en el área de extensión de la plataforma continental de Uruguay en el océano Atlántico. Esa iniciativa quedará como antecedente para nuevas investigaciones científicas”. Sin embargo, esta fue la última campaña del “Aldebarán”.
- Julio 2022, día 16. El diario El País recogió palabras de la ex presidenta de la Liga Marítima Uruguay, **Silvia Etchebarne**, sobre nuestra incapacidad de investigación pesquera e impactos ambientales. Mientras tanto el director de la Dinara, **Jaime Coronel**, indicaba en contrario que sí había medidas para el monitoreo de las especies y

citaba como una, llevar personal calificado en los barcos industriales, la que se entiende como una justificación absolutamente inapropiada.

- Octubre 2022, día 18. La Asociación Oceanográfica Uruguay expuso el artículo “El potencial desaprovechado en los mares uruguayos” dando cuenta que la Comisión Especial Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida había recibido el 4 de agosto al titular de la Cámara de Industrias Pesqueras del Uruguay, **Juan Riva-Zucchelli**, señalando profusamente las carencias del sector pesquero. La publicación indicaba que también había comparecido el presidente de la Cámara de Armadores Pesqueros de Uruguay, **Ricardo Piñeiro**, quien indicó en relación a la adquisición de un buque científico que “el financiamiento no tendría problema”, puesto que el artículo 15 de la Ley de Pesca “establece un fondo para la investigación y el desarrollo pesquero”. Recordó, además, “hay varios decretos que dicen de dónde tienen que salir los fondos: de los permisos de pesca que aportamos, de determinadas tasas que recauda la Dinara y varias cosas más, que no están aportando, sino que están yendo a Rentas Generales”.

- Marzo 2023. Ceres, en el informe “Situación actual, perspectivas y oportunidades para el Desarrollo de la Industria Pesquera Nacional”, daba cuenta que ya en 1992 se había creado el Fondo de Investigación Pesquera el que fue modificándose en pos de su actualización, aunque sin haber recaudado los fondos necesarios para la sustitución del “Aldebarán”.

- Junio 2023. “Informe de Auditoría Dirección Nacional de Recursos Acuáticos. Auditoría Interna de la Nación. Junio de 2023”. Cuatro de los cinco hallazgos, presentaron un nivel de criticidad “extrema” recomendándose a la Dinara acciones a la brevedad.

- Marzo 2024, día 4. La publicación La Gaceta de los Pueblos Libres destacaba la falta de atención sobre la biotecnología azul, la gestión de los ecosistemas, la exploración sostenible de los recursos naturales marinos y las carencias científicas por no disponer de un buque de investigación.

- Junio 2024, **Fernando Amestoy** publicaba la “Bioeconomía azul: Recomendaciones para innovación y desarrollo del sector en Uruguay”, en donde, entre los principales temas planteados por el experto, destaca la necesidad de impulsar la investigación pesquera, siendo necesario:
 - Actualizar el Plan de Desarrollo Pesquero.
 - Fijar una agenda de investigación, abordando la pesca y la acuicultura de manera multidisciplinaria e interinstitucional, requiriéndose un organismo rector para promocionar, facilitar y articular esta disciplina.
 - Integrar las capacidades de la Dinara, Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada, Centro Universitario Regional Este, Universidad Tecnológica del Uruguay, la Facultad de Ingeniería y la Facultad de Ciencias, con relación a buques de investigación pesquera y oceanográfica, boyas oceanográficas y bases de datos.

- Direccionar las investigaciones y transferencias de sus resultados al sector productivo.
 - Incentivar la industria pesquera para su mayor participación Investigación + desarrollo + innovación (I + D + I).
 - Actualizar el Plan Estratégico Nacional en Ciencia Tecnología e Innovación.
- Junio 2024, día 27. El País señalaba “Falta de buques de investigación, poco pescado en la dieta y otros desafíos de la pesca sostenible en Uruguay” en donde el director de la Dinara, **Álvaro Irazoqui**, marcaba planes para la adquisición de un buque de investigación científica.
 - Septiembre 2024, día 25. La Diaria publicó: “La pesca, como la conocemos no va más: expertos mundiales - uruguayo incluido- proponen acciones urgentes para hacerla sostenible”. **Omar Defeo**, destacado investigador de décadas del Laboratorio de Ciencias del Mar de Facultad de Ciencias y Dinara, en el marco de una entrevista sobre su participación junto a treinta investigadores de diferentes nacionalidades en el informe *“Rethinking sustainability of marine fisheries for a fast changing planet”* , planteó: “Tenemos que reposicionar a la Dinara para que no sea el patio trasero del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que no se vea por ese ministerio como un mero ente generador de dividendos económicos a través de los permisos de pesca. La institución debe tener un rol superlativo en el desarrollo del sector, en la propuesta de (I + D + I). Para eso, quizá se pueda necesitar una nueva figura,

como un organismo desconcentrado en el que haya un componente de fiscalización y control y otro de investigación quizá separados, como existe en Argentina, Perú o Chile”.

Conocimiento científico para asegurar gestión sostenible de recursos pesqueros

En este marco de lamentable precariedad por la carencia de buques de investigación pesquera y las limitadas acciones para revertir esta gravísima situación, corresponde señalar la buena iniciativa de Uruguay creando otrora instrumentos jurídicos como el Fondo de Desarrollo Pesquero Acuícola y el Consejo Consultivo de Pesca, poco empleados, aunque siendo herramientas importantes para impulsar la adquisición de buques científicos de investigación pesquera como los que se están necesitando. Como antecedentes de dichos instrumentos citamos: en 1992, por la Ley núm. 16.320 art. 200 creó el Fondo de Investigación Pesquera.

En 2013, a través de la Ley núm. 19.175 en su art. 15 pasó a denominarse Fondo de Desarrollo Pesquero y Acuícola, destacándose: “...B) Fomentar la investigación pesquera con el fin de obtener la información científica y tecnológica necesaria para conservar y promover la sustentabilidad y el uso responsable de los recursos hidrobiológicos nacionales. C) Gestionar por sí o a través de entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, llamados a concurso público para la realización de proyectos de investigación y seleccionar los proyectos a ejecutar. D) Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en la acuicultura...”.

La misma norma, en su art. 13, establece: “Créase el Consejo Consultivo de Pesca como órgano asesor del Poder Ejecutivo en todas las materias relacionadas con la pesca. El Consejo formará un ámbito de intercambio participativo de ideas y propuestas, sin que las mismas tengan carácter vinculante para la Administración”.

La gobernanza marítima del Estado hasta el momento no ha considerado imprescindible adquirir buques destinados a la investigación pesquera, por lo que se profundizarán las consecuencias negativas sobre el sector y la economía marítima. Cada vez será menor el conocimiento científico que nos asegure una gestión sostenible de los recursos pesqueros, comprender los ecosistemas marinos, optimizar las técnicas de pesca, crear áreas marinas protegidas, desarrollar políticas de manejo y regulación, diversificar especies y áreas de pesca, y muchas cosas más.

Seguiremos entonces sacrificando una parte importante de nuestra soberanía marítima.

Sobre el autor

El Capitán de Navío (R) **Pablo De Marco** es diplomado del Curso de Estado Mayor General Naval; licenciado en Sistemas Navales; delegado ante la Comisión Administradora del Río de la Plata y secretario técnico de la Comisión Administradora del Río de la Plata.

[Columna publicada originalmente el 27 de noviembre de 2024](#)

Desafíos urgentes para el futuro marítimo y portuario de Uruguay

Por la Dra. Silvia Etchebarne Vivian



Terminal Cuenca del Plata | Foto: Presidencia

El panorama marítimo y portuario de Uruguay se encuentra en una encrucijada crítica, exigiendo acciones inmediatas y estratégicas por parte del próximo gobierno. La reciente migración de cargas paraguayas al puerto de Buenos Aires, sumada a la preocupante caída en el movimiento de contenedores en Montevideo, son síntomas alarmantes de una gestión que, como se ha señalado, ha resultado en un «fracaso rotundo».

Uno de los desafíos más urgentes es la necesidad de recuperar la confianza de las líneas navieras y los socios comerciales. La congestión, los problemas sindicales y los altos costos operativos en el puerto de Montevideo han

impulsado la fuga de cargas, un golpe severo para la competitividad del país. Es imperativo abordar estas deficiencias con soluciones efectivas y sostenibles. El mismo camino puede tomar el mineral de hierro a manos de Brasil si no reaccionamos rápido.

La promesa de un Plan Maestro para el Sistema Portuario Nacional, anunciada hace cinco años, aún no se ha materializado. Esta falta de planificación estratégica ha dejado al sistema portuario uruguayo vulnerable a la improvisación y la falta de visión a largo plazo. El próximo gobierno debe priorizar la elaboración e implementación de un plan integral que contemple la modernización de infraestructuras, la optimización de procesos y la promoción de la eficiencia en todos los niveles.

La profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros, un proyecto crucial para la competitividad del puerto, ha sufrido reveses significativos. La incapacidad de mantener incluso los 12,60 metros previamente alcanzados, sumada a la falta de mantenimiento adecuado, ha generado bloqueos logísticos y pérdidas económicas sustanciales. Es esencial retomar este proyecto con urgencia, asegurando una gestión transparente y eficiente. Transparentar los costos de apertura, de mantenimiento y sobre todo quien lo va a pagar.

La situación del cabotaje nacional, que dinamizaba puertos como Juan Lacaze, Paysandú y Salto, es otro aspecto que requiere atención prioritaria. La falta de políticas públicas

adecuadas ha llevado a este sector a la agonía, limitando su potencial para contribuir al desarrollo económico del país.

El contrato con la empresa belga **Katoen Natie**, que se extiende hasta 2081, también plantea desafíos importantes. La necesidad de asegurar que este acuerdo beneficie a todos los uruguayos, y no solo a la empresa, es fundamental para evitar futuras asimetrías y conflictos. Para lograrlo, es imprescindible que se cumpla estrictamente la ley y la Constitución de la República, garantizando la transparencia y la rendición de cuentas en todas las etapas del acuerdo. Además, se debe asegurar la competitividad del puerto de Montevideo, evitando que los costos operativos se disparen y afecten negativamente a la economía nacional y que en definitiva el acuerdo lo terminemos pagando todos los uruguayos.

Un aspecto crucial que requiere atención urgente es la gestión de las comisiones binacionales, como **CARU**, **CARP**, el Frente Marítimo, la Laguna Merín y el Río Cuareim. Es imperativo evitar la designación de políticos inexpertos o el uso de estos cargos como premios de consolación, prácticas que ya han demostrado sus consecuencias negativas.

Si bien algunas de estas comisiones pueden resultar atractivas por sus cuantiosas partidas presupuestarias, es fundamental reconocer que lo que está en juego es el comercio exterior del país. La coordinación e implementación efectiva de políticas a nivel nacional dependen en gran medida de la gestión eficiente y responsable de estas comisiones. Por lo tanto, es esencial

priorizar la designación de profesionales capacitados y comprometidos con el interés nacional.

Asimismo, la coordinación entre la **Administración Nacional de Puertos (ANP)** y la **Dirección Nacional de Aduanas (DNA)** es fundamental para superar la burocratización e ineficiencia que actualmente afectan al puerto. La automatización de los sistemas y la implementación de un Port Community System (PCS) son pasos esenciales para modernizar el puerto y optimizar su funcionamiento, agilizando los procesos y reduciendo los costos operativos.

En resumen, el próximo gobierno enfrenta la tarea crucial de revitalizar el sistema marítimo y portuario de Uruguay. Esto requiere un enfoque estratégico, inversiones adecuadas, y una gestión eficiente y transparente en todos los niveles. Es imperativo priorizar la revisión y gestión del contrato con Katoen Natie, asegurando que se cumpla estrictamente la Ley y la Constitución, y evitando que los costos operativos se trasladen a los ciudadanos.

Al mismo tiempo, se debe profesionalizar la gestión de las comisiones binacionales, como CARU y CARP, designando personal capacitado y comprometido con el interés nacional. La coordinación entre la ANP y la DNA, junto con la modernización de los sistemas y la implementación de un Port Community System, son esenciales para superar la burocracia y mejorar la eficiencia del puerto. Solo a través de estas acciones se podrá recuperar la competitividad del país y asegurar un futuro próspero para este sector clave de la economía, garantizando que el comercio exterior de

Uruguay se gestione de manera responsable y en beneficio de todos los uruguayos.

Sobre la autora

La Dra. **Silvia Etchebarne Vivian** es doctora en derecho y ciencias sociales egresada de la Universidad de la República. Master en Logística y Gestión Portuaria de la Universidad Politécnica de Valencia.

Diplomado en derecho de seguros (con seguros marítimos), doble titulación UM- Pontificia Católica de Chile. Post Grado en la Universidad de Montevideo sobre normativa fiscal nacional e internacional.

Ejerció como presidente de la Liga Marítima del Uruguay, periodo 2022-2024.

[Columna publicada originalmente el 19 de marzo de 2025](#)

El río Uruguay y el dragado a 34 pies

Por el Dr. Edison González Lapeyre



El ex intendente de Río Negro, **Omar Lafluf**, ha vuelto con su prédica del dragado del río Uruguay en los tramos que comprenden los puertos de Fray Bentos, Concepción del Uruguay y Paysandú. Personalmente, he sostenido que la enorme inversión que ello implica no va a generar la rentabilidad requerida.

Al dragado y a su mantenimiento hay que agregarle el costo de las obras civiles que requieren los puertos de Fray Bentos y Paysandú que, en la actualidad, no admiten esa profundidad a pie de muelle. La reactivación de esas terminales portuarias debe procurarse por otras vías adaptando las embarcaciones al río como han hecho UPM y Montes del Plata y no el río a las embarcaciones.

El 4 de mayo de 2024, se llevó a cabo en la ciudad de Fray Bentos la 2ª. Conferencia de la Jornada Internacional,

Navegación Interno y Desarrollo sostenible, organizada por la **Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU)**. En esa oportunidad, dos especialistas del exterior, **Pauli Geinot** y **Cecile Tournaye**, expusieron sobre navegación interna. Fui invitado a la misma pero, por razones de salud y con gran pesar, no pude trasladarme a esa ciudad a presenciar esas exposiciones.

Me hubiera gustado que los especialistas explicaran como se puede conciliar la disposición de la CARU a propuesta de la delegación uruguaya de dragar el canal de ese curso fluvial hasta Paysandú a 34 pies de profundidad, es decir, a 10,36 m., cuando el río Rin tiene una profundidad máxima, de 8,30 m. al nivel NAP, es decir, sobre el nivel normal de Ámsterdam, considerado el nivel medio en marea alta, cuando la profundidad máxima del Danubio es de 8 m. Incluso cabe agregar que, en el correr de 2023 y por razones de la sequía, el nivel de profundidad del canal del río Rin llegó, aproximadamente, a 6,50 m.

Obviamente, no se pueden comparar los ríos Rin y Danubio al río Uruguay por la enorme importancia que tienen como medio de transporte por agua y por las vastas regiones que comprenden sus cuencas. Aquí, de un plumazo, se pretende llegar a los 10,36 m. de profundidad, sin las cargas que justifiquen la inversión a realizar de dragado y balizamiento y sin tomar en cuenta las obras civiles que requieren los puertos de Paysandú y Fray Bentos para permitir la operativa de buques a pie de muelle a la profundidad pretendida.

La CARU llevó a cabo un plan de dragado a un costo aproximado de US\$ 50 millones alcanzando una profundización de 23 pies, más 2 de revancha, es decir, una profundidad total de 25 pies en el tramo comprendido entre los kms. 0 y 187.1 del río Uruguay que comprende los puertos de Concepción del Uruguay y Fray Bentos y de allí hasta el km. 206.8, el tramo que comprende el puerto de Paysandú a 17 pies más 2 de revancha, total de 19 pies.

Llevar esas profundidades a 34 pies, es decir, a 10,36 m., estimo que tendría un costo aproximado de US\$ 120 millones, más US\$ 12 millones de mantenimiento por año, justificado por el gran arrastre de sedimentos que efectúa el río Uruguay, y que no se trata sólo de profundizar, sino que se requiere ampliar el ancho de solera para facilitar la navegación de buques de mayor calado y que en algunos sectores, por fondos duros y por la existencia de meandros, el costo puede acrecentarse. A ello, hay que agregar las obras civiles en los puertos de Fray Bentos y Paysandú que no permiten el dragado a pie de muelle a esas profundidades y que pueden ser muy costosas.

En lo personal, entiendo que no se justifica esa inversión, porque no veo probable la operativa con cargas bolivianas y paraguayas que tienen a Nueva Palmira casi en la boca del Paraná. No me imagino a las barcas subiendo hasta Fray Bentos con la carga, desembarcando las mismas y volviendo en lastre y lo mismo, el buque de ultramar que las vaya a buscar, en total ida y vuelta 360 kms. en ambos casos, cuando tienen un puerto en el km. 4 del río Uruguay con un equipamiento de última generación. Las cargas que se

podrían obtener para esas terminales portuarias son las regionales, como lo hace el puerto de Concepción del Uruguay.

Considero que ha llegado el momento de adaptar los buques a las profundidades del río, antes que las del río a los buques, como realizaron las empresas Montes del Plata y UPM con el transporte de sus cargas con barcasas. A las profundidades de los ríos Rin y Danubio se agrega que el Sena tiene una profundidad que va de 3 a 6 m. y es navegado profusamente por embarcaciones de poco calado que llegan a Paris, el principal puerto fluvial de Francia. Hace 120 años, llegaban, a la ciudad de Salto, buques de pasajeros y carga de manera fluida y periódica y en aquellos tiempos las profundidades eran las naturales del río.

La reactivación de los puertos de Fray Bentos y Paysandú no pasa por la profundización del canal, sino por la mejora de su equipamiento y suministro de contenedores, por la captación de las cargas, por el estímulo que el transporte por agua debe recibir del Estado, por terminar con la discriminación a favor del transporte terrestre que existe y privilegiar la utilización del río a esos efectos, pasa por el acuerdo con las empresas navieras y con los productores.

Por favor, basta de voluntarismo y de hacer proyectos al boleo. Lo acontecido con el fracaso de la hidrovía del río Uruguay y de emprendimientos como el puerto de Itapebí, los de los buques “Alianza del Plata”, “Provincias Unidas” y “Paysandú” debería ser aleccionante. Estimo que lo acontecido indica que se debe proceder con más cautela y con mejor asesoramiento y no gastar el dinero de los

contribuyentes, sin la rentabilidad necesaria o generar expectativas que, después, resultan frustradas.

Sobre el autor

El Dr. Edison González Lapeyre es excatedrático de Derecho Internacional Privado y Público de la Facultad de Derecho de la Udelar y de Derecho Internacional Marítimo de la Academia de Derecho Internacional de La Haya. Negociador del Tratado del Río de la Plata y del Estatuto del Río Uruguay, exembajador y expresidente de la ANP. Ejerció como presidente de la Liga Marítima del Uruguay, periodo 2022-2024.

[Columna publicada originalmente el 15 de mayo de 2025](#)

Cómo avanzar para una transformación del sector pesquero

Por **Andrés Domingo, Santiago Díaz y Sergio Colo**



La pesca tiene un relato negativo generalizado. Cuando se habla de ella se la relaciona con actividades ilegales como el tráfico de drogas o el contrabando, o asociada a la explotación de sus trabajadores. Sin embargo, los aspectos positivos de esta actividad superan con creces a los negativos y poco se habla de ellos.

Se ha instalado un relato que no permite ver todo lo que la pesca aporta a nuestra sociedad. Es necesario comenzar a trabajar sobre las virtudes de la pesca y generar un acuerdo entre todos los actores del sector para trabajar en su transformación.

Historia y cultura

La pesca es una de las actividades productivas más antiguas con una historia rica en tradiciones. Ha dejado una huella

profunda en muchas comunidades que han transmitido a través de generaciones el conocimiento por este noble oficio. Es una actividad que se realiza en todos los países del mundo. Si la cultura es el “conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época, grupo social, etc.”. La pesca es cultura y, como tal, merece ser protegida y sostenida.

Fuente de trabajo

La pesca y la acuicultura emplean alrededor de 62 millones de personas (cerca del 2% de la fuerza laboral del mundo) solo en la producción primaria. Se prevé que su crecimiento continúe en los próximos años, con un porcentaje importante de mano de obra femenina, de la cual más del 50% trabaja a tiempo completo. Convoca personas de diferentes clases sociales, contribuyendo a la integración social. En el caso de la pesca artesanal, genera empleo en comunidades costeras, donde otras oportunidades de trabajo pueden ser limitadas. Por tales motivos, así como por su potencial, debe ser considerada en cualquier política de desarrollo laboral.

Salud humana

El consumo de los alimentos acuáticos de origen animal se ha incrementado en los últimos 60 años, pasando de unos 9 kg. anuales por persona, a alrededor de 21 kg. Su valor para la salud humana es reconocido y su consumo es recomendado en todos los sistemas de salud.

El 15% de las proteínas de origen animal y el 6% de las proteínas totales a nivel mundial, así como nutrientes esenciales como ácidos grasos omega 3, minerales y vitaminas, provienen de la producción marina. Los alimentos acuáticos contribuyen a la seguridad alimentaria, la nutrición y la reducción de la pobreza.

Control y defensa del territorio

Un barco pesquero, en condiciones operativas y con todas las autorizaciones pertinentes, con sus tripulaciones formadas, ejerce soberanía. El solo hecho de contar con una flota que se despliega en el territorio marítimo, en los cauces de los ríos limítrofes y en alta mar, desalienta la incursión de otras flotas en dichos territorios.

Utilizar el mar en beneficio propio es parte del control del mar, evitando que sus recursos sean explotados por otros actores en forma ilegal. Por otra parte, estas plataformas distribuidas en el mar son un apoyo fundamental en el control del territorio marítimo que, en el caso de Uruguay, hoy supera en extensión al terrestre.

Investigación y conocimiento

La actividad pesquera ha sido una de las principales fuentes de información y conocimiento en el desarrollo de muchas disciplinas de las ciencias marinas. Los tripulantes, así como las empresas, han brindado apoyo para al desarrollo del conocimiento, cooperando con los grupos de investigación, ya sean estos de los organismos estatales, universidades u organizaciones de la sociedad. Esto ha sido clave para el

conocimiento de la diversidad marina, la distribución de las especies, el estado de sus poblaciones y muchas otras áreas del conocimiento.

Nos atreveríamos a decir que, sin esta actividad, el estado del conocimiento del medio marino y de su diversidad sería menor en varios órdenes de magnitud. Quienes participan en la pesca aportan un conocimiento único que constituye una parte importante de la «mejor información disponible» para la ciencia y la gestión pesquera.

Motor de otros sectores

Existen muchos sectores productivos asociados a la pesca, particularmente el sector metalúrgico y la industria naval. Cada barco en el agua es una oportunidad para la producción naviera. Es posible asociar el desarrollo de la industria naviera al desarrollo de la pesca, considerando también que el aumento de la producción pesquera viene de la mano de más unidades de pesca y de su mantenimiento.

Ámbito de relación regional e internacional

Existen muchos acuerdos binacionales e internacionales que tienen un componente pesquero o que se relacionan con la temática pesquera. En muchos casos la pesca ha servido como puente en las relaciones o en la inserción de nuestro país en las relaciones internacionales.

Muchos tratados vinculados a especies o la “conservación” del ambiente son pertinentes a la actividad pesquera y

requieren del esfuerzo del sector para sustentarlos y monitorearlos.

Ambiente

Muchos países, incluido Uruguay, han adherido en los últimos años a los objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, entre los cuales el Objetivo 14 es conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos.

La conservación y sostenibilidad de los océanos, mares y los recursos marinos son un objetivo de la pesca responsable y de todos los actores del sector que promueven una actividad a largo plazo. En tal sentido es necesario construir políticas de desarrollo productivo del sector pesquero en conjunto con los responsables de las políticas ambientales.

Un nuevo relato

Si coincidimos en los puntos anteriores, estos sentarían las bases de un acuerdo de trabajo con el propósito de cambiar la imagen negativa de la pesca e iniciar un proceso a largo plazo que le permita a Uruguay desarrollar nuevamente, de forma ordenada un sector que puede aportar al trabajo, la economía, la salud de la población, la investigación, las relaciones internacionales y el cuidado del ambiente, entre otros.

Sobre los autores

Andrés Domingo. Científico uruguayo con experiencia en gestión de pesquerías.

Santiago Díaz. Veterinario, especialista en inocuidad y tecnología de productos pesqueros.

Sergio Colo. Patrón de pesca y dirigente gremial.

[Columna publicada originalmente el 25 de mayo de 2025](#)

El clientelismo en el ámbito marítimo y portuario

Por el Dr. **Edison González Lapeyre**



Puerto de Montevideo | Foto: Altamar News

Durante el gobierno del presidente **Lacalle Pou**, en mi condición de especialista independiente, en temas marítimos, fluviales y portuarios, realicé diversas críticas a la gestión que se estaba desarrollando en el ámbito acuático y portuario.

Los lectores de este portal recordarán que manifesté que [la hidrovía del río Uruguay, como estaba planteada por Lacalle Pou, era inviable](#), y que también lo era el puerto de Itapebí a 6 km. al norte de la represa de Salto Grande.

Además, expresé que la operativa del portacontenedores «Paysandú» no era rentable, que iba a fracasar, y que similar destino iba a tener el dragado a 34 pies de ese curso fluvial, promovido por el ex intendente **Omar Lafluf** y apoyado por

el ex secretario de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, **Isaac Alfie**.

Cuando el presidente de la delegación uruguaya ante la **Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP)**, **Alem García**, fue, en 2020, al Parlamento e informó que ese organismo binacional había aprobado el dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo, con una profundidad de 14 m., le llevé al ministro de Transporte y Obras Públicas de la época, **Luis Alberto Heber**, la documentación fidedigna que acreditaba que lo autorizado era sólo a 13 m., con un cambio de trazado.

En esa instancia, fue evidente que García y la delegación a su cargo no tenían la menor idea de lo que tenían entre manos y eso se volvió a poner en evidencia cuando asumieron que debían promover el régimen de consulta del art. 17 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo con el proyecto ejecutivo de un trazado con una profundidad de 14 m. Se cometieron tantos errores que, solo después de tres años, y merced a la intervención del canciller **Omar Paganini**, los mismos se pudieron resolver arribándose a un acuerdo con Argentina.

En cuanto al contrato con **TCP Katoen Natie**, por el cual se resolvía la amenaza de una demanda por US\$ 1.500 millones del 15 de febrero de 2021, y los decretos 114 y 115 de abril de ese año, denuncié enfáticamente las gruesas ilegalidades en que se incurrieron en su redacción y en los increíbles errores operativos que resultan de ese andamiaje jurídico que, en la actualidad, hace agua por todos lados.

Éste ha provocado una reducción del 50% de la operativa por el alejamiento de nuestra principal terminal portuaria de empresas como **MSC** y **Hapag-Lloyd**, y ha colocado al puerto de Montevideo, en el ranking del **Banco Mundial**, entre 450 puertos examinados, dentro de los últimos cuarenta.

¿La razón de esos costosos errores? En mi opinión, los mismos se cometieron, principalmente, por haber sido llevados a cabo por personas sin la especialización necesaria, y designadas, en general, por clientelismo político y/o sin consultar a los técnicos y especialistas con formación y experiencia en esos temas.

Basta con examinar a quienes se les otorgaron los diferentes cometidos en la **Administración Nacional de Puertos (ANP)**, en la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos y en las comisiones binacionales, especialmente con Argentina, para hacerse una idea si los titulares de esos cargos, salvo casos muy excepcionales, estaban capacitados para desempeñarlos.

Cuando asumió el nuevo gobierno del presidente **Yamandú Orsi** tenía la esperanza de que ese estado de situación se enmendara. ¡Me equivoqué! En la Comisión Administradora del Río Uruguay, nuestra delegación no cuenta con un solo especialista, y deberá afrontar un tema muy complejo de consecuencias potenciales muy importantes como es el de la planta de hidrógeno verde.

La delegación uruguaya ante la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, a más de 100 días de asumido este

gobierno, todavía no ha sido designada y lo mismo la delegación ante la Comisión de la Hidrovía Paraguay-Paraná, pero algunos nombres que han trascendido indicarían que se va a seguir el mismo derrotero con esas delegaciones.

En lo que respecta a la ANP, según ha trascendido, el cargo de vicepresidente del Directorio lo ocuparía un ingeniero agrónomo sin especialización alguna en los temas que van a estar a su cargo, por lo que, de concretarse esa designación, ninguno de los tres directores cuentan con experiencia y especialización en un tema tan complejo como es el portuario.

Ello transcurre en circunstancias en que nuestro país debe afrontar las demandas por parte de los accionistas de **Montecon** por US\$ 840 millones ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones y se ve enfrentado al descalabro de TCP Katoen Natie.

Afortunadamente, en la CARP encuentro la excepción que confirma la regla, pues **Daniel Montiel** tiene una larga experiencia y formación en estos temas y cuenta con un segundo de gran valía, como es **Antonio Carámbula**.

En los países desarrollados, en particular, en Estados Unidos, la procura de personas capacitadas es un imperativo categórico para el éxito de cualquier emprendimiento.

Existen, los que se denominan “*head hunters*” y que tienen como trabajo especial el obtener, para las empresas que representan, a los más capacitados como aquellos que se gradúan con honores en las mejores universidades del país

y a los que han demostrado, en la actividad que desarrollan, ser talentosos y eficientes. Y lo hacen, reitero, porque son conscientes de que el talento y la capacitación técnica de sus ejecutivos es de enorme importancia en el éxito de sus negocios y empresas.

Lamentablemente, es otro el criterio que prevalece en nuestro querido país ya que apreciamos que, sobre la capacitación técnica de los seleccionados, para asumir responsabilidades muy trascendentes en los entes autónomos, en los servicios descentralizados, en los cargos de embajadores de confianza y en las comisiones binacionales con Argentina, lo que prevalece es el clientelismo político o el amiguismo.

Reitero, tenía una firme esperanza de que el gobierno del presidente Orsi iba a seguir un derrotero diferente al anterior, pero esa esperanza se ha visto frustrada y estoy apreciando, con pena, que cuando mi abuelita, decía “otro vendrá que bueno te hará”, tenía razón.

Sobre el autor

El Dr. **Edison González Lapeyre** es excatedrático de Derecho Internacional Privado y Público de la Facultad de Derecho de la Udelar y de Derecho Internacional Marítimo de la Academia de Derecho Internacional de La Haya. Negociador del Tratado del Río de la Plata y del Estatuto del Río Uruguay, exembajador y expresidente de la ANP.

Ejerció como presidente de la Liga Marítima del Uruguay, periodo 2022-2024.

[Columna publicada originalmente el 12 de junio de 2025](#)

Algunos temas para iniciar acuerdos y políticas de largo alcance en el sector pesquero

Por **Andrés Domingo, Santiago Díaz y Sergio Colo**



En el artículo anterior, [“Cómo avanzar para una transformación del sector pesquero”](#), planteamos la necesidad de buscar acuerdos y lo primero fue transformar el relato del sector. En esta entrega abordamos el tema de la educación como parte fundamental del proceso de transformación para generar políticas a largo plazo.

Educación

La educación es, quizás, el componente principal para el desarrollo del sector, transversal a todas las actividades que se desarrollan, desde la educación primaria a la universitaria. Se debe pensar en forma integrada, abordando todos los niveles de formación conectándolos en el tiempo.

Para desarrollar el sector pesquero tenemos que pensar en la formación en toda la cadena productiva, así como en los aspectos de gestión y manejo de los recursos y la defensa de los mismos en el contexto internacional.

Inicial y Primaria

Si bien se han desarrollado algunas iniciativas para introducir los temas marinos desde la escuela, poniendo de manifiesto su importancia, aún se requieren mayores esfuerzos. Desde la educación inicial se debe abrir una perspectiva que muestre que el territorio marítimo es un patrimonio de todos.

A diferencia del campo, el territorio marítimo es del Estado, tiene una extensión similar al terrestre y requiere de un enfoque particular, ya que su administración corresponde a todos los uruguayos a través de políticas de estado, que como tales deberían ser acordadas en términos de largo plazo. Los recursos acuáticos y los ecosistemas que los contienen nos abren un amplio panorama de la biodiversidad, con especies que fácilmente se amalgaman con el universo de los niños y son clave para que las generaciones venideras luchan por su conservación/lentinción¹.

Técnica

La educación técnica por fuera de la institución militar ha recaído principalmente en la **Universidad del Trabajo del Uruguay (UTU)**, en la Escuela Técnica Superior Marítima. Ésta imparte los cursos de Maquinista Naval,

Mecánica Naval, Náutica y Pesca, Cursos OMI, Soldadura y Refrigeración, entre otros.

Si bien todos estos cursos son pertinentes al desarrollo del sector, actualmente, el nivel de los mismos, la capacidad de los docentes, las condiciones educativas en las que acceden los alumnos, las posibilidades de acceso a los equipamientos para los alumnos y la visión estratégica que permita visualizar el futuro laboral en la industria, son deficientes.

Las materias que se imparten deberían concebirse con perspectivas a un sector naval con crecimiento. Deben realizarse actualizaciones en todos los campos y promover acuerdos con escuelas técnicas de la región para un intercambio y formación, tanto de estudiantes como de docentes. En este sentido las cámaras y empresas podrían facilitar contactos y apoyar ese intercambio.

Terciaria

La educación a nivel terciario en relación al sector pesquero y todos los campos conexos requiere de un diseño que permita relacionar los diferentes centros de formación en un tronco común con posibles ejes transversales de especialización. La Universidad de la República (Udelar) es la principal institución que aborda algunas materias que se relacionan con este sector productivo, tanto en las Facultades de Veterinaria y Ciencias, como en Ingeniería, y en algunos de sus centros regionales.

La capacitación en la evaluación de recursos, particularmente los marinos, los cuales tienen

particularidades, por estar en un ambiente tridimensional invisible, es una materia que en nuestro país se ha desarrollado por impulsos personales.

Muchos de los recursos acuáticos/pesqueros se explotan mediante acuerdos internacionales. Las posibilidades de acceder a los mismos en el marco de estos acuerdos están sujetas a negociaciones técnicas y políticas. Para ambas se requiere formación y, si bien muchas veces se desarrollan de forma separada, el componente político es parte de las negociaciones técnicas y viceversa.

En tal sentido, la comprensión de la situación geopolítica del país en términos de la actividad marítima/pesquera debe de ser parte de la formación técnica/científica. Otros aspectos como el control y certificación sanitaria de los recursos hidrobiológicos para garantizar la disponibilidad de alimentos inocuos requiere de cuerpos técnicos formados y competentes.

Existen diversas materias, fundamentales, tanto para la administración de los recursos como para la discusión con organismos nacionales e internacionales, que no tienen aún un espacio en nuestra educación formal. Por ejemplo, el Derecho Marítimo, si bien tiene algunos referentes, son muy pocos en un país que ha estado lejos del mar y deberíamos impulsar nuestras capacidades al respecto.

La formación deberá procurar la excelencia y la mejora continua de la calidad del ejercicio, mediante la educación permanente y el desarrollo profesional continuo.

La gestión empresarial

Las tradiciones familiares han sido muy exitosas en la historia de muchas empresas, sin embargo, la gestión en el sector pesquero, determinado por la dinámica propia, de productos perecederos, con una logística con tiempos límites, entre otras características específicas, requieren profesionalismo, con una sólida base de información.

Algunos países han desarrollado en su educación terciaria carreras y/o cursos de capacitación directamente relacionados con la administración de empresas pesqueras o la gestión de negocios acuícolas y pesqueros. Se debería contemplar la posibilidad de acuerdos para una formación de este tipo, ya sea a nivel nacional o internacional.

La gestión gremial

Lo mismo sucede en el ámbito gremial, las habilidades innatas de negociación y de llegar a consensos y acuerdos se logran mejorar a través de un aprendizaje formal y acompañando los procesos de negociación.

La incorporación de una formación específica, en el ámbito formal, ya sea este técnico o terciario, acompañado de pasantías que permitan conocer de primera mano los ámbitos de negociación y las actividades que desarrollan los científicos y gestores en dichos ámbitos, sin duda que permitirán mejorar el diálogo y la comprensión de las funciones.

Diálogo

Si bien no es una propuesta educativa en un ámbito formal, encontrar un espacio para dialogar entre todos los actores es fundamental para la educación y por ende para el desarrollo del sector.

Que se pueda conocer de primera mano las necesidades y aspiraciones de los empresarios y de los trabajadores, saber cómo se lleva adelante una evaluación y se determina la posibilidad de extracción biológica de un recurso, cuáles son los requerimientos en términos de inocuidad de los productos pesqueros o cuáles son las definiciones “políticas” en términos de negociaciones internacionales, entre otras.

La posibilidad de tener un ámbito donde se pueda intercambiar esta información regularmente, es fundamental para conocer y educar y, por ende, para alcanzar posibles acuerdos que generen estrategias a largo plazo.

Educación en la salud

Transferir el hábito de consumo de la carne vacuna al pescado no debería ser una pérdida de identidad sino una ganancia en salud. Es necesario consolidar un mercado interno más favorable mediante la educación del consumo de los recursos hidrobiológicos, abordando sus beneficios en una dieta que los integre.

Este breve y seguramente limitado apunte sobre algunos temas de la educación podría servir de disparador para ir

avanzando en lo que vamos a tratar de esbozar en nuestros artículos y que es una propuesta para progresar en el desarrollo del sector pesquero.

- (1) Enlentecimiento de la extinción. LENTINCIÓN: CAPITALISMO Y CONSERVACIÓN. Domingo A. (2016). [https://www.researchgate.net/publication/308023664_Reflexiones acerca de la investigacion y conservacion de las tortugas marinas](https://www.researchgate.net/publication/308023664_Reflexiones_acerca_de_la_investigacion_y_conservacion_de_las_tortugas_marinas) ↵□

Sobre los autores

Andrés Domingo. Científico uruguayo con experiencia en gestión de pesquerías.

Santiago Díaz. Veterinario, especialista en inocuidad y tecnología de productos pesqueros.

Sergio Colo. Patrón de pesca y dirigente gremial.

[Columna publicada originalmente el 19 de junio de 2025](#)

La infraestructura en el sector pesquero, una necesidad postergada

Por **Andrés Domingo, Santiago Díaz y Sergio Colo**



Puerto de La Paloma | Foto: Altamar News

En los artículos anteriores, [“Cómo avanzar para una transformación del sector pesquero”](#) y [“Algunos temas para iniciar acuerdos y políticas de largo alcance en el sector pesquero”](#), hemos tratado temas que entendemos que pueden ser parte de un debate y un consenso entre los actores del sector pesquero para avanzar en un desarrollo a largo plazo. Hoy queremos intercambiar algunas ideas relacionadas con la infraestructura.

Según la Real Academia, infraestructura es el “conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera”.

Generar una adecuada infraestructura para el sector pesquero de nuestro país, implica no solo establecer un diseño acorde a la dinámica de nuestras pesquerías actuales y futuras, sino también su fuente de financiamiento. Es aquí donde el rol del Estado adquiere una importancia medular.

Nos vamos a referir a algunos elementos de infraestructura que entendemos fundamentales para una transformación del sector pesquero.

Puertos

El puerto Capurro, con capacidad de atraque y servicios pesqueros, ha generado un cambio importante en las posibilidades de desarrollo del sector. Esta terminal permite concentrar las actividades pesqueras, tener cierta proyección a futuro y agregar nuevos servicios a la flota, ofrece mayor seguridad y una infraestructura adecuada a la pesca industrial.

Si bien esto ha sido un paso enorme para el desarrollo del sector, existen dos aspectos más que deberían ser considerados: la descentralización de Montevideo y el abordaje de la pesca artesanal.

En relación con el primer punto, el puerto de La Paloma, en nuestra costa Atlántica, supo ser el segundo puerto pesquero del país. Sin embargo, hoy se encuentra en condiciones que no lo hacen operativo.

Por su ubicación geográfica, este puerto, si se le dota de la infraestructura necesaria, sería muy importante para el crecimiento a futuro del sector, si pensamos en la

incorporación de más barcos, desarrollo de nuevas pesquerías y, particularmente, si se logra un relanzamiento de las pesquerías de anchoíta, atún y sus especies afines (pez espada).

Por su parte, la pesca artesanal se ha ido transformando y hoy es un actor relevante en el suministro de materia prima a las plantas pesqueras. Las condiciones y capacidades de la flota artesanal que opera en el área atlántica y parte del Río de la Plata requieren cambios en los sitios de desembarco.

Los volúmenes de captura y desembarque, así como las dimensiones de las embarcaciones, requieren una adecuada manipulación, que debe realizarse en instalaciones portuarias con determinados estándares. Considerando las exigencias de las autoridades sanitarias de diversos mercados, sólo tres sitios cumplen hoy con las condiciones básicas: Piriápolis, Punta del Este y La Paloma.

Barcos

En la actualidad, la flota nacional tiene alrededor de 54 barcos, de los cuales 33 se dedican al arrastre costero, casi en su totalidad, en modalidad de arrastre a la pareja. Según todos los informes existentes esta flota está totalmente obsoleta, con barcos muy antiguos y en muchos casos con problemas de mantenimiento.

La necesidad de renovar esta flota no debería generar controversia, lo que sí puede estar en debate son las características generales de los barcos nuevos. Lo que

también se debería considerar es la forma en que esta renovación se puede llevar a cabo.

¿Quién financia la misma? ¿De qué forma lo hace? ¿Por qué se hace? Algunas estimaciones consideran que el costo por barco, en astilleros nacionales, podría demandar US\$ 1 millón, lo que implicaría que la renovación de los barcos de arrastre costero supere los US\$ 30 millones.

Un financiamiento por parte del Estado, o por parte de organismos internacionales con tasas mínimas, permitiría, como lo ha hecho la transformación de Capurro, generar un cambio significativo en el sector. No solo en la captura, calidad del producto y condiciones de vida a bordo de los tripulantes, sino también en el sector de la construcción naval de nuestro país.

Una política en este sentido tiene que estar estrechamente acompañada con un fuerte compromiso de las empresas pesqueras y de un aumento en las capacidades del sector de la construcción naval.

Estas nuevas unidades pesqueras permitirían bajar los costos operativos, ahorrando en combustible y derivados, por contar con motores nuevos y modernos, y en costos de mantenimiento. A la vez, sus mejores instalaciones de almacenaje y conservación implicarían un aumento en la calidad del producto.

Además, se lograría una mejora en las condiciones de trabajo y la calidad de vida de los tripulantes. Una propuesta de renovación de flota debe ser acompañada por un nuevo reordenamiento pesquero, promoviendo que el Estado

analice la posibilidad de una nueva distribución de los permisos, impulsando la explotación de especies no tradicionales.

Plantas

Los establecimientos en tierra son un fiel reflejo de la situación que atraviesa el sector hace ya varios años. Con la transformación de la flota merlucera en barcos congeladores y/o factoría, el suministro de esta especie hacia las plantas ha desaparecido.

La magra actividad, muy zafral por cierto, es generada a partir de materia prima suministrada por la flota costera industrial y la flota artesanal, dedicándose casi en exclusividad a la producción de pescado entero congelado en bloques, exportados hacia África, China y Brasil.

Si bien las mejoras de la infraestructura en este eslabón del sector recaen básicamente en la inversión realizada por privados, es el Estado, en su rol de promotor, quien debe brindar las condiciones necesarias para la creación de oportunidades de negocio mediante la apertura de mercados, mantenimiento del estatus sanitario y concreción de acuerdos arancelarios.

La modernización de los establecimientos en tierra, la diversificación de productos y mercados, así como la incorporación de tecnología será básicamente consecuencia de los cambios positivos que se puedan encauzar en la fase de producción primaria de la actividad.

Investigación, gestión y control

Estos tres elementos (investigación, gestión y control) constituyen las acciones que hoy tiene como competencia el Estado, a través de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (Dinara) del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP), para dar cumplimiento a la conservación, la ordenación, el desarrollo sostenible y el aprovechamiento responsable de los recursos hidrobiológicos y los ecosistemas que los contienen, de acuerdo a la Ley núm. 19.175. Para poder ejercer estas acciones se requiere una infraestructura que, hoy en día, se encuentra muy mermada.

La situación presupuestal y el número de funcionarios que tiene la Dinara/MGAP es totalmente insuficiente para poder llevar a cabo las tareas. Es imprescindible recomponer toda la estructura funcional y adecuar la institución para poder estar a la altura de un sector con las demandas a nivel nacional e internacional, que tiene el sector pesquero.

Si pretendemos crecer o simplemente mantener al sector, debemos hacer una apuesta también a la infraestructura de la institución del Estado que tiene las competencias para la investigación, gestión y control. Debemos darle la importancia que requiere y las herramientas para llevar adelante su tarea.

Además de los funcionarios, su capacitación y las posibilidades de acceder a las diferentes instancias nacionales e internacionales de la actividad, se debe de considerar la situación de las instalaciones de trabajo,

equipamientos, particularmente del barco de investigación oceanográfico/pesquero, al día de hoy inexistente.

El Estado debe planificar una inversión a largo plazo, coordinar y concordar con los actores del sector, para generar compromisos de todos en la mejora de la infraestructura, en su modernización, cuidado y en la inversión que cada uno deba y pueda realizar.

No es solo el dinero que deberá venir del sector público y privado, es también el conocimiento y la experiencia, que son fundamentales, y que deben ser aportes de todos los actores, particularmente de los trabajadores.

Sobre los autores

Andrés Domingo. Científico uruguayo con experiencia en gestión de pesquerías.

Santiago Díaz. Veterinario, especialista en inocuidad y tecnología de productos pesqueros.

Sergio Colo. Patrón de pesca y dirigente gremial.

[Columna publicada originalmente el 25 de junio de 2025](#)

Deben generarse las condiciones propicias para la creación de Universidad del Mar

Por **Diego Grolero**



ulador de navegación y maniobra | Foto: Universidad de Cádiz

En una entrevista realizada por [Altamar News](#), en la que participé como integrante del comité académico de la Maestría en Asuntos Marítimos, que se desarrolla en la Escuela de Guerra Naval, instituto de enseñanza de posgrado de la Armada Nacional, se nos planteó la pregunta: *¿Cuando en el sector marítimo se afirma que Uruguay es un país de cara al mar, ustedes consideran que sería necesaria que hubiera una Universidad del Mar que responda a las necesidades de formación en los ámbitos público y privado?*

Desde mi perspectiva, contar con una Universidad del Mar es un lindo sueño, sería algo muy positivo, se estaría dando un paso importante hacia la transformación de un Uruguay, como plantea la pregunta, de cara al mar.

Esta frase de carácter positivo y optimista, que trata de anteponerse a la opuesta y tradicional de un “país de espaldas al mar”, demuestra que el sector marítimo está en un constante esfuerzo por cambiar la realidad y proyectar al Uruguay en un futuro más promisorio.

Pero una cosa es lo deseable y otro lo realizable. Pensando siempre en un corto plazo, la creación de una Universidad del Mar lleva a una toma de decisión política fuerte y jugada, y no vemos que exista tierra fértil hoy. No hay cultura ni conciencia social suficiente para dar un paso de esa naturaleza.

Política marítima nacional

El desarrollo marítimo del Uruguay, lamentablemente, no está en las prioridades de la agenda y discusión política. Pero ser críticos de la realidad, no nos debe paralizar, porque las grandes cosas comienzan con un sueño, y es ese uno de los propósitos que ha llevado a la Armada Nacional a crear la Maestría en Asuntos Marítimos. Esto, porque para poner verdaderamente al “país de cara al mar” necesitamos gente desafiando el *status-quo*, generar masa crítica con visión marítima.

En la Escuela de Guerra Naval provocamos a los alumnos a pensar estratégicamente, desde una perspectiva

Oceanopolítica, ¿qué podemos hacer para que el Uruguay sea cada vez más azul, más marítimo? Y es en ese análisis, pensando en una hoja de ruta posible de una política marítima nacional, que naturalmente encontramos que una Universidad del Mar es uno de los hitos que potenciarían dicho enfoque.

Al mismo tiempo, estamos convencidos que no hay tiempo que perder, hay pasos más cortos y seguros que se pueden seguir dando porque nuestro territorio marítimo sigue estando ahí, con su potencial, pero es necesario transformarlo en un verdadero patrimonio de los uruguayos, porque espacio valioso que no se ocupa, lo ocuparán otros.

Cuando hablamos de pasos cortos, nos referimos acciones más sencillas, realizables a niveles más bajos, dentro de los campos de acción de las diferentes instituciones o subsectores marítimos, como es esta maestría, que vayan generando conciencia y convencimiento que el territorio marítimo es parte del Uruguay, y está ahí para nuestro provecho y beneficio.

Acciones estratégicas de relevancia positiva

En ese sentido, vemos con optimismo que aparecen acciones estratégicas de relevancia positiva que van capitalizando el conocimiento de nuestro territorio marítimo, la “pradera azul” del Uruguay. Una de gran importancia, fue el lanzamiento que tuvo lugar en septiembre de 2024 en el Ministerio de Relaciones Exteriores en donde se presentó un nuevo mapa, con la

inclusión del territorio marítimo, elaborada por el Servicio de Oceanografía, Hidrografía, y Meteorología de la Armada Nacional, que se distribuyó en todas las escuelas y liceos públicos del país, así como consulados y embajadas del Servicio Exterior.

También la presentación y los anuncios realizados recientemente por parte del ministro de Ambiente, **Edgardo Ortuño**, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Océanos de 2025, bajo la consigna «Nuestro Océano, nuestro futuro, nuestra responsabilidad».

Inclusive, la campaña oceanográfica de la expedición “Uruguay SUB200: Viaje a lo Desconocido” de características nunca antes realizada, [que se desarrollará en agosto a bordo del buque científico “Falkor \(TOO\)”](#), donde se investigarán zonas de nuestro lecho marino a aguas muy profundas, algunas hasta ahora nunca estudiadas.

En la misma, participarán integrantes de diversas instituciones académicas, científicas y educativas del país, con el respaldo del Estado. Finalizada su presentación en el Centro Universitario Regional Este de la Universidad de la República, el presidente de la República, **Yamandú Orsi**, manifestó: “Lo más importante es que tiene que generarse un cambio cultural en Uruguay y entenderse que eso que está aguas adentro es nuestro también, parte de nuestra vida y nuestra soberanía».

Agregó que «hasta el Estado es bastante débil desde el punto de vista cultural y de la concepción. Esto nos obliga y empuja a entender que hay una gran estancia como se dice

ahí, de cosas aguas adentro, que tienen que ver con la economía, la seguridad, con el conocimiento y con la posibilidad de hacer crecer nuestro Producto Bruto Interno. Debemos volver la vista hacia el mar y entender que ahí tenemos mucho para estudiar, decidir y defender”.

Todas estas son importantes acciones positivas que generan conciencia social sobre la importancia del mar, y ayudan ampliar la mirada, que es lo mismo que motivó la creación, y busca inculcar en los alumnos, de la ya mencionada Maestría de Asuntos Marítimos.

Conciencia marítima es clave para nueva gobernanza

Es claro que también vemos otras acciones que no contribuyen (inacción) a resolver problemas estructurales que parecen perpetuarse en el tiempo y no aportan al cambio deseado (tenemos varios ejemplos de estos leyendo [Altamar News](#)), porque, aunque se traten como temas independientes, por subsectores, como compartimientos estancos, sabemos que en los asuntos marítimos todo está íntimamente relacionado.

Al mismo tiempo, hay una fuerte cultura de “chacras” entre las instituciones públicas que las lleva a competir más que a cooperar, lo que es algo inadmisibles para un pequeño país y con escasos recursos empeñados en los asuntos del mar.

Tampoco se evidencian políticas públicas robustas, que garanticen los equilibrios entre las fuerzas que impulsan los

intereses del mercado, el Estado y la sociedad, lo que tampoco favorecen al cambio de enfoque necesario.

Entendemos que estas cosas obedecen a un marcado rasgo cultural, que es necesario cambiar. Y en esto la conciencia marítima es clave, porque es la primera piedra sobre la cual debe edificarse una nueva gobernanza, capaz de transformar potencialidades dispersas en un verdadero proyecto estratégico nacional.

Y para eso también debemos entender, que la gobernanza debe pensarse dentro de un marco oceanopolítico moderno, que reconozca que el poder marítimo ya no se juega exclusivamente en las fronteras nacionales inmediatas, sino en un sistema oceánico global interconectado. El Atlántico Sudoccidental, la Antártida y el océano Austral conforman el entorno estratégico natural de Uruguay, donde se proyectan intereses económicos, ambientales, científicos y geopolíticos de alcance regional y global.

En ese sentido cabe destacar el documento de la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional que ha estado impulsando la Armada Nacional, persigue esta misma lógica de contribuir a la gobernanza desde un enfoque sistémico y actualizado a lo que nuestro entorno marítimo demanda, que es superar las lógicas sectoriales para articular un sistema nacional integrado.

Aunque la Armada Nacional pueda tener el esfuerzo principal en lo que respecta a la seguridad marítima, también necesita de la participación y las capacidades de

otros organismos del Estado, el sector privado, la Academia y la sociedad civil, actuando bajo principios de unidad de esfuerzo y acción coordinada, porque todos juntos somos más fuertes.

Por eso, estamos convencidos, y así enseñamos, que un Estado con la potencialidad marítima del Uruguay, debe de tener una política marítima nacional, y una Universidad del Mar surge como un hito fundamental del análisis, porque la educación es el efecto multiplicador para generar la conciencia marítima, y *aggiornarla* con un cambio de mentalidad, y la conciencia marítima es el efecto multiplicador del poder marítimo de una Nación.

En la Escuela de Guerra Naval, un día soñamos con la Maestría en Asuntos Marítimos, algo que parecía muy lejano, se hizo realidad. Pero para eso fue necesario vocación marítima, visión estratégica y masa crítica. Desde nuestra maestría estamos contribuyendo con esos tres factores, para que algún día el Uruguay tenga una política marítima nacional, y que la Universidad del Mar también pueda ser una realidad.

Sobre el autor

Diego Grolero es Capitán de Navío en retiro de la Armada Nacional de Uruguay, Licenciado en Sistemas Navales, Magister en Relaciones Internacionales de la Universidad Salve Regina de Newport-RI, Estados Unidos. Docente en la Escuela de Guerra Naval de Uruguay en Oceanopolítica y Estrategia Marítima e integrante del comité académico de la Maestría en Asuntos Marítimos de la misma institución.

[Columna publicada originalmente el 3 de julio de 2025](#)

¿Producción o ambiente?: un dilema permanente

Por **Andrés Domingo, Santiago Díaz y Sergio Colo**



Actividad pesquera | Foto: Sebastián Jiménez

Nuestro tiempo está marcado por dos imperativos que frecuentemente entran en conflicto. Por un lado, el crecimiento de la producción, para satisfacer las necesidades de una población en aumento, pero también en aras de un crecimiento económico aparentemente ilimitado, que se postula como condición indispensable del desarrollo y la mejora de la calidad de vida. Por otro, la necesidad, que también aparece como impostergable, de **proteger el medio ambiente y salvaguardar los recursos naturales**.

Si se quiere ampliar los horizontes en el desarrollo del sector pesquero, tal como venimos proponiendo en los tres

artículos anteriores, se debe tratar de minimizar esos conflictos entre producción y ambiente.

La tensión que se ha generado entre estos dos sectores no es un tema exclusivo de la pesca o de los recursos marinos, ni del Uruguay. Es un tema en la agenda global y abarca a todos los recursos, energéticos, agrícolas, ganaderos y pesqueros, entre otros.

Tratar de resolver esa tensión, que genera contradicciones, confrontaciones y un gran gasto de tiempo y energía, plantea un desafío enorme que afecta tanto a los países empobrecidos¹ como a los países enriquecidos¹.

En el caso de los recursos hidrobiológicos, se suma que los mismos se encuentran, generalmente, en un territorio que es propiedad del Estado, en el que la explotación por parte de actores privados se da en el marco de concesiones temporales y revocables. Por otra parte, al estar en un territorio “común”, la actividad pesquera debe compartir el espacio con otros grupos de interés (transporte, comunicaciones, hidrocarburos, etc.).

Este solapamiento de actividades requiere una gran coordinación y comunicación para permitir un balance y que primen intereses a nivel nacional y con una mirada a largo plazo, ya que **la diversidad de actores roza y superpone regulaciones y competencias de diversos organismos.**

A continuación, desarrollaremos algunos aspectos que, a nuestro juicio, permitirían generar acuerdos entre producción y ambiente que pueden dar respuesta, aunque sea parcial, a las miradas y necesidades de ambos enfoques.

Debemos pensar que los actores del área productiva quieren mantener su producción y, por lo tanto, realizar la actividad de manera compatible con las buenas prácticas y el asesoramiento científico y que los actores ambientales desean lo mismo, promoviendo la seguridad alimentaria y el empleo. Si partimos de esa base lo que nos resta es promover un trabajo conjunto.

Diálogo

Generar un ámbito de diálogo permanente tanto a nivel técnico como político es indispensable. Es la única manera de poder interpretar las miradas del otro y de conocer el alcance de las acciones y las necesidades que se tienen en las diferentes organizaciones. Esta instancia de diálogo, si bien debe de ser amplia y abarcar las diversas organizaciones e instituciones relacionadas a los temas en cuestión, debe de tener también un ámbito reservado para los organismos estatales.

Muchas organizaciones, por supuesto las públicas, o las académicas y profesionales tienen una representatividad y un mandato que es visible y transparente. Por el contrario, en el caso de las ONG o de ciertos grupos de presión (*"lobbies"*), muchas veces es difícil determinar su representatividad social, cuáles son sus verdaderos objetivos, de dónde provienen los fondos que los sustentan, etc. A menudo provienen de grupos de interés por lo cual invalida la participación en algunos procesos. Por lo tanto, se debería buscar un mecanismo para evaluar la participación de dichos grupos en estas instancias de

diálogo o, al menos, sujetar su intervención a que se transparenten dichos aspectos.

Comunicación y consulta

En temas marinos existe una gran cantidad de convenios y organizaciones internacionales que tienen cometidos e intereses, a veces superpuestos, tanto en aspectos ambientales como productivos. Los compromisos que se adoptan en una organización, basados en un interés determinado, muchas veces influyen en otros grupos de interés. Es imprescindible tener una agenda compartida y una comunicación fluida entre los organismos del estado que tienen competencias en ambos sectores.

Algunos ejemplos para ilustrar esta tensión:

Uno de los acuerdos que influye en forma fundamental en las políticas del **Ministerio de Ambiente (MA)** y del cual es punto focal, es el **Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB)**. Dicho convenio adoptó en 2022 veintitrés metas para detener y revertir la pérdida de biodiversidad para 2030. En este contexto, el MA elaboró la Estrategia Nacional de Biodiversidad y adoptó veintitrés metas nacionales.

Entre sus acciones y objetivos se encuentran: la planificación espacial marina; planes de restauración de ecosistemas costeros; 20% de la superficie terrestre y marina gestionada mediante el Sistema Nacional de Áreas Protegidas y otras medidas de conservación; sostenibilidad de la pesca mediante un fortalecimiento institucional y normativo; medidas para la conservación y uso sostenible

de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos en las actividades acuícolas y pesqueras, así como una serie de metas que refieren a la biodiversidad de forma genérica y que de alguna manera se relaciona con los recursos hidrobiológicos.

Cabe preguntarse cuánto trabajo conjunto entre los organismos de producción y el MA hay hoy en día, qué comunicación existe para definir las metas y/o proponerlas en la CDB.

Otro instrumento que solapa competencias y que tiene una importancia para ambos enfoques y que también tiene al MA como punto focal es la **Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre (CITES)**. CITES es un acuerdo que aplica regulaciones al comercio y transporte internacional de especies de fauna y flora silvestre y que, dependiendo del apéndice en el cual se ubique una especie, puede prohibir el comercio y en otros casos regularlo de forma tal que puede hacerlo inviable en función de los trámites y costos que conlleve. Como ejemplo, en 2022 se incluyó el tiburón azul (*Prionace glauca*), una especie que llegó a ser de las más importantes en el procesamiento de las plantas pesqueras del Uruguay.

Estos son ejemplos de organizaciones donde en determinados momentos se superponen intereses. Sin embargo, los integrantes del área productiva no participan y pocas veces se les consulta. Incluso, en algunos casos, cuando se trata de especies marinas o acuícolas se adopta

una postura contraria a la que el organismo competente, en este caso DINARA/MGAP, promueve.

En junio de 2023 se adoptó el acuerdo relativo a la **Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional** (“Acuerdo BBNJ”, por sus siglas en inglés). Este acuerdo vinculante es el más importante después de la CONVEMAR y tiene implicancias enormes para el sector pesquero. Comenzó en 2004 cuando la Asamblea General de Naciones Unidas (NU) decidió establecer un Grupo de Trabajo Especial Oficioso de Composición Abierta encargado de estudiar las cuestiones relativas a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional. Las negociaciones por parte de Uruguay fueron lideradas por el **Ministerio de Relaciones Exteriores** y tuvieron como asesor principal al MA y en algunas ocasiones a la DINARA/MGAP. En ningún caso hubo una participación de la DINARA/MGAP en la delegación de Uruguay que participo en UN.

Son muchos los acuerdos y organizaciones en las cuales Uruguay participa y hay competencias solapadas (CMS, CBI, ACAP, GEF, etc.). Debería existir un ámbito de comunicación y consulta interinstitucional, para tener una participación que refleje la diversidad de intereses (MRREE, MA, MGAP, MIEM, MTSS, entre otros) y en el caso de nuestra preocupación, los intereses del sector pesquero en su conjunto.

Otro aspecto no menor, y que en alguna manera influye en los puntos siguientes, es el financiamiento. Muchas de estas organizaciones otorgan fondos para desarrollo de capacidades, investigación, mejora en la gestión, entre otros, que quedan en manos de los organismos que son puntos focales y que apoyan las miradas propias, haciendo que las mismas se vuelvan cada vez más hegemónicas

Investigación

Independientemente de los intereses, más ambientales o pesqueros, la investigación tiene puntos de concordancia y. no solo se puede desarrollar de forma compartida, sino, que se pueden y deben compartir los datos para una mejor economía. Sin embargo, existen algunos elementos que han sido parte del debate y que pueden ser conflictivos.

Los datos por sí solos no son ni buenos, ni malos, ni favorables o perjudiciales, representativos o menores. Lo que hace a los datos es el análisis y los resultados, el objetivo de la investigación y la conclusión de la misma. Acá entramos en un universo de múltiples intereses y aproximaciones cuyo análisis dejaremos para otra oportunidad.

Lo que hay que tener presente es que cierta información, analizada y presentada de determinada manera puede favorecer o perjudicar intereses nacionales y que hacerlo no necesariamente es un acto de honestidad intelectual ni favorece la lentición¹ de las especies referidas o del ecosistema. Igual así entendemos que hay un ámbito para compartir la investigación sumando ambas miradas

(ambiental y productiva) y que hay muchos ejemplos de referencia.

Gestión basada en la ciencia

La ciencia debe primar en la gestión de la producción y del ambiente y debemos generar la mayor masa crítica, para poder evaluar la mejor ciencia. Esto vale para todas las aproximaciones y debería centrarse la discusión con esta base. Si, en su caso, primara un aspecto político, ya sea este económico, de relaciones internacionales o filosófico o cualquier otra índole, este debería explicitarse y fundarse.

Como ya lo dijimos en un artículo anterior, la educación es un pilar fundamental en el cual se debe centrar cualquier desarrollo pesquero.

El crecimiento de actividades no pesqueras en el espacio marítimo —como la exploración y explotación de hidrocarburos, la instalación de cables submarinos, parques eólicos marinos, entre otros— genera crecientes conflictos por el uso del mar. En ese contexto, la pesca artesanal o industrial puede verse desplazada o limitada, aun cuando tenga antigüedad, arraigo territorial y un importante valor socioeconómico. Por lo tanto, se deben de plantear todos los escenarios con base científica y no ejercer el predominio basado en la condición circunstancial que pueda tener una institución o grupo de interés, las decisiones en muchos casos son por términos largos y pueden afectar a otros grupos de forma muy severa.

Habría que considerar también en el futuro, en la gestión, a las ciencias sociales e incorporar los “derechos históricos” de la pesca, que puedan servir como base legal, política y ética para exigir medidas de compensación, mitigación o reordenamiento, entre otras.

Sobre los autores

Andrés Domingo. Científico uruguayo con experiencia en gestión de pesquerías.

Santiago Díaz. Veterinario, especialista en inocuidad y tecnología de productos pesqueros.

Sergio Colo. Patrón de pesca y dirigente gremial.

[Columna publicada originalmente el 10 de julio de 2025](#)

El Uruguay portuario en el escenario platense y del litoral oeste

Por **Alberto Caramés**



Puerto de Montevideo | Foto: ANP

El **Sistema Nacional de Puertos** requiere una visión que refleje en una política portuaria clara, acciones concretas bajo un profundo cambio de gestión estratégica, como consecuencia, entre otras, de la baja operativa en algunas terminales, y la casi inexistente en otros puertos comerciales como Fray Bentos, Paysandú, Salto y Juan Lacaze. Exceptuamos la terminal fluvial de pasajeros de Colonia y los puertos deportivos.

A ésto se suma que en nuestra principal terminal de Montevideo, debido a costos de operación, tiempos de espera excesivos y cancelación de escalas de grandes navieras, se produjo la masiva migración de cargas paraguayas para el puerto de Buenos Aires en un porcentaje mayor al 80%.

Dichas cargas contenerizadas, representaban más de la mitad de los movimientos por transbordos de contenedores. Esto debería ser alarmante y requiere de las autoridades una inteligente estrategia comercial, que devuelva esos tránsitos al puerto de Montevideo.

Por otra parte, además de los elevados peajes impuestos por Argentina a embarcaciones en tránsito por la hidrovía Paraná-Paraguay con destino a Nueva Palmira y que inciden en forma importante en los fletes, también se dificulta cada vez más acceder al océano con buques de ultramar tipo “*capsize*” con carga completa debido a la falta de dragado. Muchas de estas naves con mineral de hierro a granel, completan carga haciendo *top-off* en la zona “Alfa” del Río de la Plata, frente a Montevideo y cuya operativa podría tener lecturas diversas, a la luz del espíritu del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

Otros grandes buques oceánicos, completan sus bodegas en la terminal de granos del puerto de Montevideo, normalmente hasta la máxima carga que le permite el canal de Acceso, actualmente dragado a 13 metros. En su defecto, las naves lo hacen en puertos de Brasil y, las menos, en el frente oceánico del sur argentino.

Todo ello, como percibirá el lector, significa para cada buque diversas operaciones en diferentes puertos para cargar un solo buque, con todo lo que representa en costos de fletes y, por lo tanto, pérdida de competitividad.

Estas operaciones son necesarias debido a las limitaciones de profundidad, ancho de solera, falta de zonas de espera

en los canales de Punta Indio e Intermedio de la Vía Navegable Troncal (VNT), que administra y mantiene exclusivamente Argentina, a profundidades incluso menores a las disponibles en los canales de Martín García en proximidades de Carmelo. Estos últimos canales, a diferencia de los primeros, están bajo administración compartida de Uruguay y Argentina, a través de la **Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP)**.

No obstante, las operaciones de complemento en zona Alfa, bien tendrían su explicación ante aplazamientos de la concesión de la licitación estratégica de los trabajos de profundización y adecuación de la VNT por parte de Argentina. Nuestros vecinos, esperan recién para el año 2026, tratar de concretar una concesión, que una vez adjudicada, la finalización de trabajos de dragado, balizamiento, etc., pueden llevar años, dependiendo la profundidad que se pretenda alcanzar para los canales del Río de la Plata, vía que emplean los buques que también tienen como destino Nueva Palmira y puertos del litoral oeste.

Importa destacar que Argentina, para llevar a cabo la “alteración significativa de los canales ya existentes o la realización de cualesquiera otras obras, deberá comunicarlo a la CARP”. La misma, procederá de acuerdo con los artículos 17, 18 y 19 del tratado correspondiente. Esto implicará que la delegación uruguaya tome conocimiento sobre los “aspectos esenciales de la obra” y los analizará antes de expedirse. Es de esperar que estos trámites lleven

un muy buen tiempo y seguramente muchas negociaciones y consultas técnicas.

Retraso en cronograma de obras en TCP

Por otra parte, la principal obra del puerto de Montevideo en el marco de la extensión hasta el año 2081 del acuerdo con la firma belga **Katoen Natie**, se encuentra retrasada casi dos años. Por esta razón, se ha alterado gran parte de la operativa del puerto, debido a la falta de previsibilidad, al no incluir en el documento medidas razonables, como hubiese sido una “ventana de transición” para evitar riesgos asociados, mientras se desarrollaba la ampliación de la obra, como sucedió. Esta omisión fue oportunamente señalada por la presidenta de la **Liga Marítima, Dra. Silvia Etchebarne**, ante un “Acuerdo Incompleto y Leonino” (Somos Puerto, enero de 2024).

Es conocido que las grandes navieras, consideran los volúmenes de carga, capacidades operativas e infraestructura y costos de los puertos para planificar los ingresos de sus buques a los mismos en el marco de la denominada “economía de escala”. En caso contrario, de no cumplir los requisitos mínimos, desisten de ingresar, cambian la frecuencia o recalán con buques de cabotaje y apuestan a la condición de puerto *hub* o concentrador en terminales de otros países.

Podríamos estar en ese camino, ante las medidas tomadas por dos grandes navieras de cambios significativos en sus líneas que llegaban a Montevideo, sino se produce un rápido

y profundo cambio de timón en la gestión, que priorice en forma urgente estos temas.

El mencionado acuerdo entre el Estado y **Katoen Natie** generó reclamos de otros operadores portuarios como **Montecon**, cuyos accionistas demandaron a Uruguay por US\$ 600 millones ante el **Centro Internacional de Arreglo de Diferencias (Ciadi)**. Esto, más allá de los resultados, genera para el país costos de estudios jurídicos desorbitantes y la incertidumbre de los procesos, que pueden durar años sino negocian las partes.

Además, afecta la imagen internacional y de credibilidad, que brinda el puerto ante retrasos en inversiones, infraestructura, obras, etc, cuando incluso, aún no se ha expedido el **Tribunal de lo Contencioso Administrativo (TCA)**, sobre reclamos ante decretos del **Poder Ejecutivo** en referencia al acuerdo del año 2021, cuya sentencia no necesariamente podría ser vinculante a nivel internacional.

En fin, el puerto de Montevideo en referencia a la operativa de contenedores en esta etapa, tiene actualmente un problema grave a solucionar, que requiere una urgente negociación para llegar a un entendimiento entre el Estado y **Katoen Natie**, ante los significativos retrasos en el cronograma de obras en la **Terminal Cuenca del Plata (TCP)** y mientras tanto, mejorar la operativa en muelles públicos, a fin de lograr una mayor competitividad en el menor tiempo posible.

Pero el **Sistema Nacional de Puertos** comerciales no se reduce solamente a Nueva Palmira y Montevideo. Al inicio

del presente artículo, decíamos que hay también otros puertos comerciales con baja o casi nula operativa, haciendo que el sistema no funcione como tal. Esto es principalmente por falta de cargas en los puertos, infraestructura deficiente y una inexistente política de desarrollo portuario nacional, que reoriente las cargas disponibles hacia los puertos fluviales.

Para impulsar ese cambio es necesario involucrar a las Intendencias, empresarios, productores, transportistas, **Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU)** y **CARP** por los eventuales dragados de los canales, **Instituto Nacional de Logística (Inalog)** y muy especialmente a la **Administración Nacional de Puertos (ANP)**, negociando el compromiso de las navieras para llegar a los puertos.

Sólo así se podrá canalizar la salida de la producción del país en forma más competitiva, aprovechando los nodos portuarios en el marco de una visión nacional descentralizadora, valorizando adecuadamente cada uno de los eslabones de la cadena logística, en el marco de un Sistema Nacional de Puertos integrado al territorio con una estrategia vertical.

El desafío está planteado, las autoridades de la **ANP** deberán decidir con qué herramientas orgánicas llevar a cabo el cambio estratégico en el marco de un plan maestro o director hoy inexistente.

Sobre el autor

El Almirante (R) **Alberto Caramés** es ex Comandante en Jefe de la Armada Nacional.

[Columna publicada originalmente el 24 de julio de 2025](#)

La ausencia de una política marítima nacional: un desafío estratégico pendiente

Por Pablo Viera



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
ARMADA NACIONAL
SERVICIO DE OCEANOGRAFÍA, HIDROGRAFÍA Y METEOROLOGÍA DE LA ARMADA



URUGUAY MARÍTIMO



Uruguay cuenta con una extensa costa atlántica, una posición geoestratégica relevante en el Cono Sur y un importante sistema fluvial. Sin embargo, carece de una política marítima nacional integral que articule los múltiples

intereses y responsabilidades vinculadas al mar. Esta carencia representa una debilidad estructural del Estado uruguayo en materia de gobernanza marítima y supone una pérdida de oportunidades económicas, científicas, ambientales y geopolíticas.

El presente artículo expone los principales factores que explican esta omisión, sus consecuencias y la urgencia de desarrollar una política marítima de carácter nacional, multisectorial y sostenida como política de Estado.

El mar y los espacios acuáticos asociados han sido históricamente elementos centrales en el desarrollo de las naciones. En el siglo XXI, el concepto de «economía azul» ha cobrado relevancia en la agenda internacional, impulsando el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos, el desarrollo portuario-logístico, la investigación científica marina y la protección ambiental. En este contexto, la ausencia de una política marítima nacional en Uruguay contrasta con los avances de otros países de similar escala y potencial.

A pesar de contar con más de 600 km. de costa atlántica, una Zona Económica Exclusiva de aproximadamente 142.000 km², y una plataforma continental recientemente ampliada ante las Naciones Unidas, Uruguay mantiene una histórica visión «terrestre» del territorio. El mar ha sido percibido, más que como un espacio productivo y geopolítico, como una frontera natural o una extensión secundaria del dominio estatal.

Esta percepción ha limitado el desarrollo de una política marítima nacional, entendida como el conjunto de principios, objetivos, estrategias y acciones orientadas a la gestión integral del espacio marítimo, incluyendo la defensa, el comercio, la pesca, la logística, el ambiente, la formación y la investigación.

Secretaría de Asuntos Marítimos, Fluviales y Portuarios

La institucionalidad uruguaya vinculada al ámbito marítimo es dispersa. Distintos organismos estatales ejercen competencias fragmentadas: la **Armada Nacional** en tareas de vigilancia, seguridad, control de tráfico marítimo y defensa; la **Dirección Nacional de Recursos Acuáticos**, en pesca; la **Administración Nacional de Puertos**, en gestión portuaria; la **Dirección Nacional de Hidrografía** en obras costeras, entre otros.

Esta atomización genera superposición de funciones, falta de coordinación y escasa capacidad de planificación estratégica conjunta. A su vez, la inexistencia de un ente rector o coordinador interministerial agrava el problema y limita la gobernanza efectiva del espacio marítimo nacional.

A tales efectos, se debería crear una **Secretaría de Asuntos Marítimos, Fluviales y Portuarios**, a fin de unificar, coordinar y supervisar políticas, objetivos y acciones estratégicas relacionadas con lo marítimo, fluvial y portuario, acorde a la orientación del Poder Ejecutivo.

La falta de una política marítima integral ha implicado la pérdida de múltiples oportunidades:

- **Desarrollo de la economía azul:** Uruguay ha avanzado lentamente en integrar actividades como la acuicultura, las energías renovables marinas, el turismo náutico y la biotecnología marina a su matriz productiva.
- **Proyección internacional:** En un entorno regional competitivo, nuestro país no ha desarrollado una estrategia marítima que potencie su posicionamiento logístico y comercial.
- **Investigación científica y formación técnica:** Las capacidades en oceanografía, cambio climático marino, un estudio profundo del comportamiento de las diferentes especies y la formación de personal técnico siguen siendo limitadas.
- **Protección ambiental:** La gestión de los ecosistemas marinos y costeros carece de un enfoque integral y sostenido, a pesar de las amenazas crecientes por la sobrepesca, la contaminación y el cambio climático.

Uruguay tampoco ha logrado construir una cultura marítima. Ni en la educación, ni en los medios, ni en el discurso político, el mar ocupa un lugar central. Se requiere una política que forme ciudadanía marítima, que valore y entienda el mar como un bien público, estratégico y vital para el desarrollo. Sin conciencia marítima, cualquier intento de política integral estará condenado al fracaso.

No se trata de inventar la rueda. Existen modelos exitosos en países con similares dimensiones o realidades regionales, como Chile, Portugal o Noruega. Lo que se necesita es voluntad política, compromiso interinstitucional y participación multisectorial para construir una política marítima de Estado, con visión a largo plazo, que contemple los intereses nacionales, respete los compromisos internacionales y garantice la sostenibilidad ambiental del mar uruguayo.

Una política marítima nacional debería constituirse como política de Estado, trascendiendo los períodos de Gobierno y articulando al sector público, la Academia, el sector privado y la sociedad civil y sus objetivos deberían estar orientados a:

- garantizar la soberanía plena del Estado en su mar territorial;
- posicionar al país como un actor marítimo influyente en el Atlántico Sur;
- difundir y fomentar el conocimiento sobre la importancia del mar, de los ámbitos fluviales y lacustres y de la economía azul y su potencial para el desarrollo nacional;
- estimular la competitividad de la flota pesquera y mercante nacional asegurando fuentes legítimas de trabajo;
- promover la industria de la reparación y la construcción naval;
- estimular la investigación científica y tecnológica e incentivar la innovación en dichas áreas;

- promover la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad de los ecosistemas marinos, fluviales y lacustres;
- fomentar las acciones necesarias para el aprovechamiento económico de los recursos vivos y no vivos, de forma compatible con el desarrollo sostenible;
- impulsar actividades turísticas, deportivas, sociales y culturales que valoren el uso del mar de forma sostenible.

La falta de una política marítima nacional en Uruguay representa una limitación estratégica en un mundo donde el mar se consolida como un espacio central de desarrollo. Superar esta omisión exige voluntad política, planificación técnica, coordinación institucional y formación de una cultura marítima. Transformar a Uruguay de un país con mar a uno verdaderamente marítimo no es sólo una aspiración simbólica, sino una necesidad impostergable para garantizar su desarrollo soberano, sostenible y competitivo en el siglo XXI.

Sobre el autor

El Capitán de Navío Pablo Viera, retirado de la Armada Nacional, es licenciado en Sistemas Navales y perito naval.

[Columna publicada originalmente el 14 de agosto de 2025](#)

Las palabras son la vestimenta de las ideas: el conflicto de la pesca

Por **Andrés Domingo, Santiago Díaz y Sergio Colo**



Mientras estamos redactando este artículo llevamos ochenta y seis días desde que se inició el conflicto en la flota pesquera costera (27 de mayo) y cincuenta días desde que se sumaron los barcos de altura (2 de julio).

Hay consenso en cuanto a la duración del conflicto, pero las cifras que involucra, tales como las pérdidas que ocasiona, varían según la fuente que las proporciona y sus intereses.

Algunas cifras del conflicto

Si bien hay en total 33 barcos que tienen permisos de categoría B y están afectados a la pesca costera, serían 28

los que estarían directamente implicados en el inicio del conflicto, ya que son aquellos que operan a la pareja y tienen solo un patrón en cada barco. También corresponde tener en cuenta que cuando comenzó el conflicto no estaba trabajando toda la flota. En efecto, desde el año 2024, cuando se firmaron los convenios, hay un promedio de 15 buques con cierta inactividad por diferentes motivos.

La mayoría de los barcos costeros llevan nueve tripulantes: un patrón de pesca, un maquinista, un contraamaestre, un marinero/cocinero que trabaja en cubierta parte de la jornada, cuatro marineros y un grumete (aprendiz de pesca). Un par de barcos de esta flota tienen un marinero más, alcanzando los diez tripulantes. De los 33 barcos hay cinco, llamados atípicos, cuya tripulación promedio es de catorce personas incluyendo dos patrones de pesca. Sin embargo, estos buques han navegado muy poco últimamente.

Tomando en consideración que no todos los barcos están trabajando de forma continua, podríamos decir que el conflicto involucra en la flota costera a unos 300-350 tripulantes. Esta flota es la que suministra materia prima a las plantas pesqueras, por lo cual su detención provocó una paralización en las plantas. En este sector el número de operarios es difícil de calcular ya que existe una gran cantidad de trabajadores zafrales y otros que realizan trabajos por cuenta de terceros (cuadrillas). Sumando todas las plantas que aún subsisten, se puede calcular en alrededor de 2.000 el número de trabajadores afectados por este conflicto.

No menor es el conjunto de personas afectadas indirectamente por su vinculación con tareas asociadas a la pesca, tales como carga y descarga, reparaciones navales, mantenimiento de equipos, servicios profesionales, aprovisionamiento de buques, reparación y confección de redes, fabricación y suministro de hielo, puestos de venta de pescado, etc.

En cuanto a las pérdidas de exportaciones derivadas del actual conflicto, una comparación con lo exportado en los meses de zafra -mayo a agosto- en los años 2023-2025, arrojaría que las mismas estarían en el entorno de los US\$ 25 millones, una cifra inferior a la que se ha manejado públicamente.

Por otra parte, de los 15 barcos de altura que fueron alcanzados por el conflicto desde el 2 de julio, trece de ellos se dirigen a la merluza y dos al cangrejo rojo. Esta flota, por sus características, suele tener tripulaciones más numerosas. Se estima que los merluceros emplean unos 350 trabajadores y los cangrejeros unos 70, totalizando alrededor de 420 tripulantes. Es importante destacar que al menos cuatro barcos merluceros no han faenado en lo que va de 2025.

Estas cifras dan cuenta de la magnitud del conflicto y, más allá de las diferencias con otras publicadas en estos días, reflejan parte del impacto social y económico para nuestro país.

Tenemos que entender que detrás de estos datos se encuentran familias enteras que pierden ingresos

fundamentales y a cuyos jefes de hogar, tanto hombres como mujeres, en la mayoría de los casos no les es posible reconvertirse ni lograr ayudas o derechos a un seguro laboral. También hay empresas que han trabajado para obtener mercados y que en muchos casos los van a perder a corto y mediano plazo, a lo que se suman pérdidas por barcos parados que se deterioran y plantas industriales que no funcionan.

Cómo abordar un conflicto

Lo primero es reconocer que la solución de los conflictos es una tarea muy difícil y que es más difícil aún para quienes están en primera línea en las mesas de negociación.

Lo segundo es entender el significado del término “conflicto”, ya que las **palabras son, o deberían ser, la vestimenta de las ideas** y transmitir lo mismo para todas las personas.

Según la Real Academia Española la palabra **conflicto** tiene las siguientes acepciones: 1) *Combate, lucha, pelea.* 2) *Enfrentamiento armado.* 3) *Apuro, situación desgraciada y de difícil salida.* 4) *problema, dificultad, apuro, aprieto, compromiso, ahogo, brete.*

El mundo hoy se enfrenta a innumerables conflictos de diferentes dimensiones, algunos de ellos terribles y con enormes costos de vidas y de recursos para la humanidad.

Nuestro **conflicto** en la pesca es, en nuestra escala, un problema muy importante y requiere de una acción constructiva para solucionarlo. Algo que hasta ahora no ha

sucedido sino que, por el contrario, los actores principales han colocado combustible en vez de tratar de apagar el fuego, actitud que es reflejo de nuestra sociedad y de un mundo polarizado y muy agresivo.

Un aspecto fundamental y necesario para resolver un conflicto es construir **confianza** entre los actores, para lo cual es esencial el diálogo y buscar todas las instancias que lo promuevan. La **confianza**, y volvemos a la vestimenta de las ideas... es: *la esperanza firme que se tiene de alguien o algo, es certidumbre, creencia, tranquilidad, seguridad.*

Pilares fundamentales de la confianza son la **consideración y el respeto** hacia el otro, la capacidad de **escuchar** al otro, **oír** sus opiniones y finalmente intentar **comprender** sus argumentos, lo cual no quiere decir estar de acuerdo.

Cuando estas condiciones no se dan, cuando las personas responsables del diálogo y de los grupos en conflicto no logran generar confianza mutua, parece claro que no son las personas más adecuadas para liderar las negociaciones.

En artículos anteriores apuntamos a la necesidad de formación/educación y las negociaciones son uno de los temas en los cuales, aunque existan condiciones personales favorables para llevarlas adelante, es muy importante adquirir una formación para alcanzar las metas que se puedan plantear. No debería perderse de vista en ningún momento que existe un objetivo común, que es la construcción de un sector pesquero robusto y que siempre debería estar presente en la resolución de los conflictos y en las negociaciones. Si los actuales representantes de las

diferentes partes que están negociando no logran enfocarse en soluciones efectivas, que no solo contemplen las discrepancias y problemas puntuales sino también ese objetivo común, tal vez deberían dar un paso al costado y ceder el lugar a negociadores con miras más amplias.

Por fuera de las cámaras empresariales, los gremios y sindicatos de trabajadores y el ejecutivo a través del **MGAP/Dinara**, sería útil contar en el sector pesquero con otras instituciones que proporcionen ámbitos de diálogo y desarrollo específicos. Uno de los instrumentos existentes, que proviene de la ley número 19.175 de recursos hidrobiológicos, el Consejo Consultivo de Pesca, no está siendo utilizado. Ya en el Gobierno anterior (2020-2025) no se llegó a convocar ni una vez por año y en el actual, que lleva casi seis meses (marzo-agosto) aún no ha sido convocado. Sin embargo, este instrumento permitiría sentar a la misma mesa y dialogar a los principales actores del sector pesquero.

El conflicto lleva meses y los daños ya causados no se pueden evitar, pero sí es posible buscar soluciones para finalizar el mismo cuanto antes y lograr que en el futuro se logre sobrellevar las diferencias mediante un diálogo sincero y sin tratar de avasallar a la otra parte. Construir **confianza** mediante mecanismos de diálogo permanente, diálogo que debe de ser **respetuoso**, evitando agravios, tomándose el tiempo necesario para **oír** las posiciones de los demás grupos e intentando **comprender** los argumentos y situaciones deberían ser bases mínimas para abordar

cualquier conflicto, en la pesca y en cualquier otra circunstancia.

El Gobierno debe involucrarse más en la resolución de los conflictos a pesar de eventuales costos políticos, porque tiene herramientas y capacidades para acercar a las partes.

Como hemos expresado en nuestros artículos anteriores, la pesca en nuestro país tiene una historia y un valor acumulado que en ningún caso se debe perder. Hoy, algunos de los que tienen que dar solución al conflicto han puesto más energía en presentar una propuesta de **refundar** el sector, que en resolver el diferendo.

Como en tantas palabras en español, refundar tiene dos acepciones: *1) Volver a fundar algo. 2) Revisar la marcha de una entidad o institución, para hacerla volver a sus principios originales o para adaptar estos a los nuevos tiempos.*

Si lo que se pretende es dejar atrás toda la experiencia acumulada y la historia de trabajo de los gremios, los sindicatos, las cámaras, los profesionales, los técnicos y las políticas llevadas hasta la fecha **fundando** algo nuevo que no se sabe qué es, no estamos de acuerdo en que ese sea el camino.

Si, en cambio, lo que se pretende con **refundar** es revisar la marcha del sector y adaptar algunas situaciones a los nuevos tiempos, a través del **diálogo** y la construcción de **confianza**, coincidimos totalmente en que esa es la senda que debemos recorrer.

Sobre los autores

Andrés Domingo. Científico uruguayo con experiencia en gestión de pesquerías.

Santiago Díaz. Veterinario, especialista en inocuidad y tecnología de productos pesqueros.

Sergio Colo. Patrón de pesca y dirigente gremial.

[Columna publicada originalmente el 21 de agosto de 2025](#)

Tratado de alta mar entrará en vigor en 2026

Por **Alberto Caramés**



Foto: Naciones Unidas

En junio de 2017 se realizó la Primera Conferencia Internacional de las Naciones Unidas sobre el uso de los océanos, mares y recursos marítimos para el desarrollo sostenible. Entre sus conclusiones se hizo un llamado a la acción de todos los países miembros, comprometiéndolos a definir en conferencias futuras, objetivos concretos y soluciones innovadoras con base científica.

Los principales objetivos se centraron en poner fin al conflicto entre actividades económicas y la salud de los océanos, construir alianzas en base a marcos legales existentes sobre Áreas Marinas Protegidas (AMP), procurar una gestión sostenible de la pesca en la denominada “alta mar” y destacar la importancia de la interfaz política-científica. Este último objetivo, se refiere a la necesidad de

que los políticos, presten mayor atención al asesoramiento científico y lo usen como base para la toma de decisiones.

Diversas actividades humanas desarrolladas en las últimas décadas, aceleraron peligrosamente el deterioro oceánico con diferentes formas de contaminación, pérdida de biodiversidad, pesca indiscriminada y sin control en la alta mar, entre otras muchas, que comprometen el desarrollo sostenible.

En consideración a los objetivos y las actividades comprometedoras para los océanos, se estructuró un proyecto de acuerdo en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional. Este instrumento se conoce como el Tratado BBNJ (Biodiversity Beyond National Jurisdiction), Tratado Global de los Océanos o Tratado de la Alta Mar.

Uruguay se comprometió a adoptar medidas de conservación en aguas jurisdiccionales

En julio de 2022 se llevó a cabo en Lisboa la Segunda Conferencia Internacional de las Naciones Unidas sobre los Océanos, fracasando en su objetivo de alcanzar un “acuerdo”, a fin de lograr para el 2030 el 30% de la alta mar como AMP, más allá de ciertos compromisos “voluntarios” asumidos por más de 100 estados miembros.

La alta mar en los océanos, se encuentra más allá de las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva (ZEE), y no está bajo

la completa jurisdicción de ningún Estado. Esta superficie representa alrededor del 60% de los océanos del mundo.

En la segunda conferencia, Uruguay se comprometió a adoptar algunas medidas de conservación como son las AMP, “exclusivamente” en sus aguas jurisdiccionales, es decir, hasta un máximo de 200 millas, límite exterior de su ZEE.

Cabe agregar, que más allá de las 200 millas, el área de alta mar del Atlántico Sud Occidental, tampoco tiene algún Organismo Regional de Ordenación Pesquera (OROP), que por lo menos, con una gestión sustentable enfocada en la conservación de los recursos pesqueros, contribuya a una mejor conservación y ordenación de ese espacio con carácter vinculante, para todos los países que desarrollan actividades en el mismo.

Herramientas legales para detener la degradación de ecosistemas marinos

Esa área marítima es un gran vacío estratégico, sin control alguno de las acciones extractivas, contaminantes, etc., a pesar de poseer en sus aguas una inmensa biodiversidad, pues forma parte de un ecosistema de los más ricos del planeta, por lo que en la actualidad está completamente expuesto a su depredación y sin medida alguna de conservación.

Ante esta situación, Uruguay, Argentina y Brasil, países ribereños en el Atlántico Sud Occidental, empezarán a colaborar a nivel regional con una iniciativa de conservación

marina reciente con un Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF), apuntando a un intercambio de información de los ecosistemas. Esto podría ser un paso importante, en el sentido de aportar para la gobernanza oceánica, que se presenta de cara al futuro próximo con el Acuerdo de los Océanos.

Al respecto, se está por producir un cambio que podría ser muy significativo.

En junio del presente año se realizó en Niza, la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Océanos, asistiendo más de 170 países, entre ellos Uruguay. En dicho evento, se aprobó por consenso una amplia declaración de compromisos que, para aprobar un cambio transformador para los océanos anclado en la ciencia, requería la ratificación de por los menos 60 estados y que al fin de la Tercera Conferencia no se había logrado.

No obstante, el viernes 19 de septiembre del corriente Marruecos y Sierra Leona ratificaron el acuerdo, convirtiéndose en las partes 60 y 61, pasando el umbral requerido por Naciones Unidas, por lo cual se allanó el camino para su entrada en vigor en enero de 2026. Ésto, permite dotar al sistema internacional de herramientas legales para frenar la pérdida de biodiversidad y la degradación de los ecosistemas marinos, a través de un acuerdo jurídicamente vinculante.

Los principales instrumentos que dispondrán los países serán las propuestas de AMP con un marco operativo que seguramente acelere el cumplimiento de 30% de protección

de los océanos, evaluaciones de impacto ambiental más allá de la jurisdicción nacional, reparto más equitativo de beneficios derivados de la explotación de los recursos genéticos marinos y la transferencia de tecnología marina a países en desarrollo.

Uruguay no ha depositado la ratificación, pero estimamos que debería llevar a cabo a la brevedad un serio análisis de las ventajas y eventuales perjuicios, que podría tener el Acuerdo de los Océanos para nuestro país.

Otros estados, que jugaron un papel clave en la negociación como la Unión Europea, están empujando la ratificación universal para maximizar la eficacia del acuerdo. Sin embargo, también será clave la adhesión de las grandes potencias, donde hay fuertes intereses de diferentes lobbies como los ambientalistas y los de la industria farmacéutica, cuyos recursos serán considerados “Patrimonio de la Humanidad”, y son los que poseen la tecnología de extracción.

El 17 de enero de 2026 el acuerdo será norma de derecho internacional aplicable.

En suma, los espacios marítimos en general, requieren asumir políticamente su importancia, visualizar el valor de la soberanía de los mismos en su más amplia expresión, su conocimiento científico y la necesidad de atención con políticas focalizadas, a fin de lograr un mejor aprovechamiento, conservación y desarrollo en beneficio de todos a nivel nacional y regional.

¡El siglo XXI nos está obligando a dejar de darle la espalda al mar!

Sobre el autor

El Almirante (R) **Alberto Caramés** es ex Comandante en Jefe de la Armada Nacional.

[Columna publicada originalmente el 1 de octubre de 2025](#)

Armada Nacional reafirmó su compromiso con la protección del océano y la formación marítima

Por **Sebastián Landin**



Foto: Hapag-Lloyd

En el marco de la celebración del Día Marítimo Mundial, que se celebró el 25 de septiembre, la Organización Marítima Internacional (OMI) nos convocó bajo un lema que nos interpela directamente: «Nuestro océano, nuestra obligación, nuestra oportunidad».

Mi intención es enfocarme en la segunda parte de esta frase: «Nuestra obligación», analizándola desde la perspectiva de la seguridad, y el desarrollo sostenible de Uruguay como nación marítima.

El origen de nuestra obligación: el por qué de la cuestión

El océano es un lugar oscuro, misterioso y peligroso, donde las personas no pueden, ni quieren, vivir de manera normal. Y cuando hablo de personas, tengo que excluir a los marinos, ya que varios autores afirman que no pertenecemos a esa categoría. Entonces ¿por qué tenemos esta responsabilidad con el océano? La respuesta radica en la profunda conexión que tenemos con él.

Es incuestionable que el océano es el espacio ambiental más grande que existe. El mar regula el clima del planeta y nos ayuda a medir su salud.

La vida humana se inició en los océanos, y desde entonces estos la dominan. Es crucial para nuestra forma de vida y nuestra supervivencia como especie.

La razón por la cual los océanos son tan importantes para nosotros se fundamenta en el aprovechamiento que le damos a los cinco atributos del mar. El reconocido académico marítimo **Geoffrey Till** define el mar como recurso.

En todo el mundo, desde hace decenas de miles de años, el ser humano ha tomado alimentos del mar, que le aportan proteínas y ácidos grasos, y son muy beneficiosos para la salud y para el cerebro.

El mar, como fuente de recursos, ha sido y es crucial para el desarrollo de la humanidad, representa el 20% de la proteína consumida a diario. Eso, sin mencionar otros

recursos de más reciente explotación como son los energéticos, que también han cobrado una relevancia central en nuestras vidas.

El mar como medio de transporte e intercambio

Es más rápido, económico y seguro viajar y enviar mercancías por mar, o río, que por tierra o aire. Prácticamente, no existe nada que el transporte marítimo no pueda llevar, lo que alienta y estimula la expansión del comercio. No es casualidad que los mayores polos industriales mundiales se encuentren próximos al mar. Relacionado a esto, históricamente se ha podido percibir beneficios enormes del comercio marítimo, a pesar de las pérdidas que sus riesgos conllevan.

El mar como medio de comunicación y difusión de ideas

El comercio y la exploración marítima, y el intercambio, consciente o inconsciente de ideas e información, son inseparables. Es impensable que un comerciante europeo haya estado en Asia, y no haya descubierto artes, conceptos o recursos nuevos, para aplicar en sus tierras, o no haya visto la oportunidad de promocionar algo propio que los locales pudiesen necesitar. También, las ideas religiosas encontraron en el mar un aliado enorme para expandir sus enseñanzas, cristianismo en América y Asia, por ejemplo. El mar ha sido y será un medio para compartir y obtener información.

El mar como un dominio donde se ejerce soberanía

Muchos imperios de la historia han demostrado que el mar es una autopista estratégica por la cual un grupo de personas puede llegar a dominar los asuntos de otras. Romanos, vikingos, españoles, portugueses, holandeses e ingleses, son claros ejemplos de esto. La actual potencia hegemónica tiene siete flotas desplegadas de forma permanente por el mundo. El mar también puede ser utilizado para alcanzar sus intereses a pesar de otros.

El mar como un medio ambiente que debemos proteger

Aunque los humanos seamos criaturas terrestres, que respiremos aire y nos guste el sol, la vida comenzó en los océanos y está determinada por éstos en gran medida. Las corrientes contribuyen a regular el clima. El mar frena y oculta los efectos del calentamiento global. El nivel del mar, los arrecifes y la masa de peces actúa como “barómetro” de la salud fisiológica del planeta. Las profundidades del océano pueden resultar cruciales para comprender y asegurar nuestro futuro (hace poco concluyó la expedición Sub200). Si comprendemos esto, no habría razón para dañarlo con nuestras actividades.

En el caso de Uruguay, la forma en que pretendemos utilizar el mar podría traducirse directamente en nuestros intereses marítimos nacionales, que son aquellas cosas a las que

nuestra sociedad le encuentra valor relevante dentro del ámbito marítimo.

Todos estos intereses son fuente de poder y de desarrollo para nuestra Nación.

Sin embargo, en cuanto al uso del mar, la moneda tiene otra cara: los recursos pueden generar competencia o disputas entre interesados. Se han transportado muchas cosas malignas alrededor del mundo, como enfermedades mortales o especies invasoras, algunos descubrimientos han llevado al choque de civilizaciones, con pérdidas humanas lamentables.

El medio ambiente oceánico está actualmente amenazado

En relación a esta premisa, vamos a ver cómo el lema de la OMI subraya la obligación de proteger el océano frente a tres amenazas interconectadas: la contaminación marina, la pérdida de biodiversidad y el cambio climático.

En cuanto a la contaminación marina se dice que es la introducción de sustancias dañinas en el medio marino que afectan la salud de los ecosistemas, la fauna, la flora y las personas. En el ámbito marítimo, incluye:

- Derrames de petróleo y combustibles que dañan gravemente la vida marina.
- Desechos plásticos, desde redes de pesca hasta microplásticos que ingresan a la cadena alimentaria.

- Aguas residuales y basura vertidas ilegalmente desde buques o instalaciones costeras.
- Emisiones atmosféricas como óxidos de azufre y nitrógeno que contribuyen a la acidificación del océano.
- Contaminación química por productos peligrosos transportados o vertidos accidentalmente.

Cuando hablamos de pérdida de biodiversidad, nos referimos a la alarmante reducción en la variedad de especies marinas, causada por la sobrepesca, la contaminación por plásticos, hidrocarburos y especies invasoras. La debilitación de los ecosistemas naturales hace que sus especies sean más vulnerables ante cualquier perturbación.

Por su parte, el cambio climático afecta a nuestros océanos a través del aumento de la temperatura, que altera los hábitats marinos, la acidificación causada por la absorción de CO₂ y la elevación del nivel del mar. Esto nos obliga a reconocer que el transporte marítimo, como motor del comercio global, y los buques militares, debemos asumir la responsabilidad en la reducción de emisiones, al igual que cada uno de nosotros debemos meditar sobre nuestros hábitos y cómo estos afectan al planeta.

Por lo tanto, proteger el océano, además de una responsabilidad, es una oportunidad para innovar, para colaborar y para asegurar un futuro sostenible. La verdadera obligación surge porque todas las actividades que implican la explotación de las oportunidades que nos ofrecen los

océanos, son al mismo tiempo, las que los pueden poner en peligro si las hacemos sin consciencia.

¿Cómo podemos cumplir con esta obligación?

La respuesta está en el trabajo conjunto de todos los actores del ámbito marítimo, donde la Armada Nacional desempeña un papel relevante como autoridad marítima nacional. Para ello, además de todas las tareas que cumple diariamente, sería interesante desarrollar tres herramientas conceptuales que son esenciales para la buena gestión de nuestro ámbito marítimo:

En primer lugar, el **conocimiento del dominio marítimo (CDM)**. Este concepto se refiere a la comprensión integral de cualquier elemento asociado con el entorno marítimo que podría afectar nuestra seguridad y economía, ya sea infraestructura, personas, carga o buques. El CDM nos da una visión primaria de lo que ocurre en nuestro territorio marítimo, abarcando toda actividad que se desarrolla en él o se vincula a él. Sería la base sobre la cual se construye toda nuestra capacidad de respuesta.

En segundo lugar, la **gobernanza marítima**. Como bien se ha definido, tiene una faceta nacional y otra internacional. Requiere la coordinación y actuación de todos los organismos competentes y los actores interesados para reducir interferencias y compatibilizar intereses. Si la gobernanza es deficiente, sus efectos negativos se sienten transversalmente en todas las actividades. Es, en esencia, el marco legal y de cooperación que nos permite ejercer el CDM de manera efectiva.

Finalmente, la **conciencia marítima**. Este es el conocimiento y la comprensión responsable de la sociedad sobre la relevancia de nuestros intereses marítimos. Es un efecto multiplicador que aporta la fuerza intelectual para visualizar las oportunidades que el mar nos brinda e impulsa la voluntad para su aprovechamiento. La conciencia marítima es el objetivo final: una sociedad que no solo comprende sus obligaciones, sino que se apropia de ellas, impulsando así el desarrollo sostenible del poder marítimo del Estado.

Es en esta dirección que la Escuela de Guerra Naval desarrollará, en 2026, la tercera edición de la Maestría Profesional en Asuntos Marítimos, consolidando el compromiso institucional con la formación académica y la generación de conocimiento estratégico sobre el ámbito marítimo nacional.

A modo de conclusión, afirmamos que el lema de la OMI es un llamado a la acción.

Nuestra obligación con los océanos es un compromiso estratégico, que se fundamenta en una verdadera conciencia marítima nacional, se materializa a través de una sólida gobernanza marítima y se potencia con el conocimiento de nuestro dominio marítimo.

En este contexto, doy fe que la Armada Nacional reafirma su compromiso con la protección de nuestros océanos y la seguridad en los espacios marítimos. Y que estamos listos para cooperar y coordinar con todos los actores, desde el ámbito político y estatal, hasta el sector privado, la comunidad científica y la academia.

Existe un futuro en el que los océanos serán una fuente continua de oportunidades para el desarrollo y la prosperidad de Uruguay.

Para nuestros hijos y nuestros nietos. Para lograr este futuro, nuestra obligación es ¡trabajar todos juntos!

Sobre el autor

Sebastián Landin. CF (CG), estudiante del Curso de Estado Mayor Naval.

[Columna publicada originalmente el 16 de octubre de 2025](#)

Puerto oceánico: descentralización portuaria nacional de cara a la región

Por **Alberto Caramés**



Costa de Rocha | Foto: La Paloma Hoy

A través de la hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Nueva Palmira) y su salida oceánica por los canales del Río de la Plata, se movilizan, acorde con la zafra cerealera, decenas de millones de toneladas anuales de productos del sistema agroexportador de los países de la Cuenca del Plata, que integran Argentina, Paraguay, Brasil, Bolivia y Uruguay.

Estos productos como el trigo, maíz y principalmente la leguminosa soja y los productos derivados, se embarcan en puertos públicos y privados instalados mayoritariamente en el Paraná.

El puerto de Nueva Palmira opera con un porcentaje muy importante de las exportaciones cerealeras nacionales, pero

muy inferior de esa gran producción de toda la cuenca, excepto el mineral de hierro.

La mayoría de los buques graneleros salen al océano previa carga exclusivamente en terminales portuarias argentinas del río Paraná, en particular en el complejo Gran Rosario, que se erigió en el 2019 como la principal zona portuaria del mundo de productos agrícolas y agroindustriales, y que cada año disputa los primeros puestos a nivel global.

No obstante, la poca profundidad natural del Paraná, las sequías que regularmente afectan a esa vía fluvial y el mayor calado y dimensiones de los buques graneleros tipo *capsize* de 120.000 toneladas y calados mayores de 16 metros, no permiten la carga completa de los mismos para navegar por ese río y el Río de la Plata.

Por esta razón, los grandes buques graneleros que llegan a la región, no pueden zarpar a *full* y completan sus bodegas en puertos oceánicos del Brasil o sur argentino, con todo lo que ello implica en costos para el exportador la salida de todas las cargas de la Cuenca del Plata.

Ésto obliga a las navieras a emplear muchos más buques de menor tonelaje para sacar con seguridad la carga, no por falta de la misma, sino porque la geografía es determinante al respecto.

Al Río de la Plata ingresan en promedio 4.600 buques al año de los cuales alrededor de 2.500 son graneleros y en su amplia mayoría con destino a puertos del Paraná como Rosario. Los más grandes buques, tipo *capsize*, por sus restricciones constituyen un bajísimo porcentaje.

Nueva Palmira

Uruguay tiene un Sistema Nacional de Puertos, que incluye una red comercial exclusivamente centralizada en Montevideo, para exportaciones e importaciones propias y trasbordos oscilantes de contenedores para Paraguay, acorde a las condiciones competitivas con Buenos Aires.

El resto de los puertos comerciales del sistema, como Salto, Paysandú, Fray Bentos, Juan Lacaze y La Paloma, casi no operan o lo hacen ocasionalmente. Solo trabajan con regularidad Colonia, con pasajeros, y Nueva Palmira con graneles propios y de la hidrovía Paraguay-Paraná.

El puerto de Nueva Palmira, en el río Uruguay, está limitado por los canales de Martín García con profundidades similares al Paraná en los puertos del complejo agroexportador argentino del Gran Rosario. Además, todos los buques procedentes de los puertos fluviales argentinos o uruguayos, comparten el mismo canal de salida por el Río de la Plata al Océano Atlántico. Nos referimos al canal Punta Indio y su limitante de 10,8 metros de profundidad.

A tal punto que gran parte del mineral de hierro que baja a granel de Brasil en cantidades muy importantes por el Paraná hasta Nueva Palmira, es trasbordado de barcasas en ese puerto fluvial o inmediateces a un buque mayor y luego, nuevamente en la zona Alfa, a buques de ultramar de gran calado, debido a la falta de profundidad en los canales del Río de la Plata. Lo mismo realiza Argentina con graneles de cereales en el Plata, transbordando en la zona Alfa desde

barcazas a buques de ultramar para mejorar la logística agroexportadora.

Montevideo

El puerto de Montevideo, desde hace más de 200 años, está en una constante lucha comercial con el de Buenos Aires y, si bien tiene mejores profundidades, las mismas se mantienen a costos elevadísimos por la necesidad de su dragado. En este sentido, cada vez se extiende más su canal de Acceso, aunque ahora habría que llevarlo a más de 60 kilómetros, abrirlo y mantenerlo a 14 metros.

Ambos puertos siguen compitiendo por las cargas paraguayas contenerizadas, que para Montevideo son determinantes en su aspiración como *hub*, pues representan el 50% de sus operaciones a través de transbordos, y en el entendido que las cargas propias no son significativas.

Sin embargo, las cargas propias argentinas que se embarcan en Buenos Aires son algo mayores que las disponibles en la terminal de Montevideo, aunque no existe una diferencia tan sustancial. Por este motivo, existe y seguirá existiendo una competencia acérrima por quedarse con las mismas, pues estas últimas también aportan a la operativa portuaria y hacen a su rentabilidad. Por ejemplo, desde hace alrededor de un año la mayoría de las cargas paraguayas migraron para el puerto bonaerense.

El Río de la Plata va a seguir siendo un campo de rivalidades entre puertos de ambas naciones ribereñas, los hechos

históricos y la realidad actual lo confirman. Todo indicaría la imperiosa necesidad de salir de esa trampa histórica comercial, con una solución de ganar-ganar para todos los puertos de los países de la cuenca.

Canal Magdalena

En otro orden, debemos recordar que Argentina manejó intenciones de efectuar en un futuro un canal denominado Magdalena, que también quedaría bajo su administración, a fin de salir al océano por el Río de la Plata en forma más directa y rápida.

Esto ha sido más por razones de una supuesta soberanía que no es tal, pues las aguas son de uso común, según el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo suscrito por ambos países. Hoy, es la única vía navegable de ingreso y salida de buques comerciales importantes y la administra la propia Argentina, nos referimos al canal Punta Indio.

La profundidad del proyectado canal y cualquier proyecto ejecutivo, que cambie las condiciones oportunamente aprobadas, siempre va a estar sometido al cumplimiento del tratado antes citado, supervisado por la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), cuya integración es binacional.

Los costos de apertura y mantenimiento de eventuales nuevos canales en el Río de la Plata, significarían cientos de millones de dólares anuales, que se pagarían con incrementos de peajes y diferentes tasas por el dragado, además de los elevados costos de practicaje fluvial para

acceder a los puertos interiores y tiempos de espera para ingresar a los mismos.

Todos estos costes, afectarían sensiblemente la competitividad de los productos de la región, que se comercialicen por puertos fluviales. Los armadores de las compañías trasladan costos a fletes y no es descartable incluso, que algunas navieras opten por no ingresar al Río de la Plata con buques de grandes dimensiones.

Los armadores no descartarían asignar buques *feeders* para algunas líneas de cabotaje desde los grandes puertos oceánicos concentradores en Brasil, que en ausencia de un proyecto más atractivo, se perciben como los verdaderos puertos *hub* del Atlántico Sur. Esto obedece a las profundidades que poseen, de 15 y 16 metros en la actualidad, a sus planes de expansión, infraestructura operativa, tarifas competitivas y el volumen de cargas fidelizadas en su *hinterland*.

Esto amerita asignar por las navieras la operación en esos puertos de mega buques y desde allí distribuir las mercaderías contenerizadas con naves de menor capacidad, con no más de 7.500 TEUs y alrededor de 12,5 metros de calado. Así, estarían atendiendo la demanda, flexibilizando la operativa y adaptándose con buques apropiados a las rutas regionales, pues tampoco tienen competencia, dado que los países de la región, salvo Brasil, eliminaron el gran cabotaje.

Puerto concentrador

El frente oceánico de Uruguay, en Maldonado y Rocha, dispone de lugares con profundidades naturales de más de 20 metros muy próximas a la costa, pero no existe ningún puerto comercial con infraestructura adecuada, para operar por lo menos, con buques de carga a granel de las dimensiones actuales y menos las futuras.

La disponibilidad existente y las enormes potencialidades de futuro de carga de graneles en la región, subproductos derivados y la creciente exportación de mineral de hierro, que baja por la hidrovía desde Corumbá (Brasil) y que en gran parte se transborda en pleno Río de la Plata con un dudoso marco normativo, podrían acopiarse en un puerto concentrador y de ahí al mundo a precios más competitivos.

Una terminal con esas características de acopio de mercaderías, especialmente graneles cerealeros y metálicos de toda la Cuenca del Plata y en el futuro, otras cargas como graneles líquidos, hidrógeno verde y gas licuado, permitiría el rápido embarque de las mismas en buques de ultramar de grandes dimensiones sin limitaciones de calado. Ello evitaría trasbordos en aguas abiertas entre buques en el río Uruguay y el Río de la Plata con escasos y difíciles controles, con todo lo que ello implica del punto de vista policial y aduanero.

Las empresas exportadoras e importadoras de la región, están continuamente ajustando los costos de los eslabones logísticos de sus cadenas de valor por las cuales pasan las mercaderías, a fin de lograr mejores precios que los hagan

competitivos, más allá de las fronteras políticas de los países.

Por otra parte, los costos de la operativa portuaria de los buques, las esperas de días para ingresar al sistema de tráfico comercial en el Plata, los servicios de practicaje y navegación en canales, tienen un peso considerable en esa cadena de valor logístico. Ésto, puede cambiar rápidamente de acuerdo con el grado de competitividad, si se presentan otras opciones más convenientes.

Conclusiones

1. El Sistema Nacional de Puertos de Uruguay, no funciona como tal, se concentra en Nueva Palmira y en la principal terminal del país, Montevideo, que opera con muy pocas cargas propias, dependiendo en gran medida de las cargas contenerizadas de transbordo que capte de Paraguay, lo que nos lleva a una continua rivalidad con Buenos Aires.
2. Nueva Palmira, es el principal puerto granelero nacional, pero también contribuye por su enclave fluvial a captar cargas de la región que bajan por el Paraná. No obstante, su porcentaje es muy menor con respecto al total que sale por la hidrovía del lado argentino. Asimismo, los buques que navegan por la misma, siempre van a estar limitados en sus cargas por las profundidades del canal de Martín García y de Punta Indio en el Río de la Plata, cuyo mantenimiento y administración lo efectúa Argentina.
3. La Cuenca del Plata no dispone de un puerto concentrador con profundidades naturales, que permita el

acopio de las principales cargas de graneles de los países de la región, y que asegure la operativa a plena carga de buques *capesize* de última generación o los que los sucedan en el futuro.

Recomendaciones

1. Analizar la factibilidad de un anteproyecto de un puerto concentrador en la costa oceánica con características de puerto verde, *smart* y *landlord*, o sea, de mínimo impacto ambiental y con sistema de gestión inteligente, donde la Administración Nacional de Puertos (ANP) decida sobre los espacios y uso de infraestructura, pero la gestión sea privada.
2. Analizar la conveniencia de concesionar a privados el desarrollo de obra con su estructura fija de muelles de atraque, depósitos, etc., por terminales especializadas, de acuerdo con unidades de negocios (graneles sólidos, líquidos, carga general, rodados, etc.), en base a un plan director y cronograma previamente aprobado por la ANP.
3. Analizar la aplicación de un régimen de gestión operativa de la terminal por el tiempo máximo previsto en la normativa vigente, 50 años, a cargo de los privados, que fueran los adjudicados para desarrollar la obra de cada terminal especializada con participación accionaria del Estado, a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) y no de ANP, por ser la autoridad portuaria nacional.

Comentarios finales

Este proyecto portuario, de llevarse a cabo por etapas, en forma progresiva y acumulativa, podría marcar un antes y después, por el profundo efecto descentralizador. Propiciaría un polo de desarrollo nacional en los departamentos del este del país, en el marco de un nuevo acondicionamiento territorial, que incluiría, obras viales y férreas, además de zonas de actividades logísticas exteriores, como recintos portuarios, que garanticen la fluidez de mercaderías al puerto en el momento que arriben los buques.

Además, el carácter transformador de la obra, imprimiría una nueva dinámica comercial a la Cuenca del Plata, contribuyendo con la integración de toda la región, pues la ventaja comparativa y estratégica, que determina la geografía para ese puerto concentrador, permitiría operar a los buques de mayor calado con profundidades naturales en proximidades de más de 20 metros, evitando los excesivos costos de dragado de los puertos en el Río de la Plata y otras vías fluviales interiores.

Incluso, la obra marcaría un hito económico comercial para la región de la cuenca, y se desarrollaría exclusivamente con inversión privada y participación del Estado, a través de la CND en el marco del Derecho privado, correspondiendo a las empresas adjudicadas, afrontar los mayores riesgos económicos, a través de un régimen de gestión adecuado por unidades de negocios.

Asimismo, aportaría al resurgimiento del cabotaje marítimo de todos los países de la Cuenca, provocando un profundo efecto dinamizador en la industria naval de mantenimiento y construcciones de buques, y contribuyendo a rescatar la alicaída marina mercante de todos los países del Mercosur.

Las naves de cabotaje, que se emplearían para transportar las cargas desde los puertos fluviales de la hidrovía al puerto concentrador para su acopio, serían de una bandera única, como está previsto con el mismo régimen para todos los países del Mercosur.

Además, se convertiría, progresivamente, en la principal terminal marítima oceánica del Atlántico Sur, incluso superando al mega puerto de Chancay, inaugurado recientemente por Perú y China en el Pacífico.

Esta iniciativa transformadora y de verdadera complementación, consideramos que es una apuesta al futuro del país y a toda la región platense, que acabaría con una rivalidad histórica que se ha profundizado en la actualidad.

Sobre el autor

El Almirante (R) **Alberto Caramés** es ex Comandante en Jefe de la Armada Nacional.

[Columna publicada originalmente el 27 de noviembre de 2025](#)

Ausencia de visión política de la industria naval

Por **Alberto Caramés**



Foto: Archivo Untmra PIT-CNT

A fines de 2006 surgió la necesidad estratégica de construir en nuestro país, en tiempos muy acotados, embarcaciones para iniciar operaciones de transporte de celulosa en el río Uruguay para la planta de Botnia, actual UPM1, en plena controversia internacional con la República Argentina, debido a los diferendos por la instalación de la misma.

Ante esta situación de urgencia, y después de 16 años de permanecer cerrado el astillero de la Armada Nacional en el Cerro, se hizo un esfuerzo quimérico, implantándose infraestructura e invirtiendo en tecnología de última generación que incluyó el primer pantógrafo laser de corte por plasma, equipos para soldadura robótica, mesas de

ensamble de módulos, entre otros, y se empezó a trabajar según un modelo de gestión por procesos.

Se confeccionó una rampa de 150 metros de longitud para lanzamiento de buques con rieles subacuáticos, se montaron pórticos, galpones, cabina de granallado para chapa naval erradicando definitivamente el tradicional arenado causante de la enfermedad de silicosis. Además, se capacitaron recursos humanos en diferentes oficios de la actividad, apuntando al trabajo de calidad en áreas como soldadura robótica con respaldo cerámico, caldereros, cortadores, expertos informáticos en ingeniería de detalle para buques, etc.

Había resurgido la construcción naval y era común ver de visita en el astillero profesores de la Facultad de Ingeniería, alumnos de la Escuela Técnica Marítima de la UTU haciendo prácticas, e inversionistas del sector industrial marítimo de Argentina, Montevideo, Carmelo y Paysandú, interesados en conocer el proyecto con vistas a sumarse en el futuro al proceso de reactivación de esta industria naval.

En el astillero se construyeron dos barcasas de casi 90 metros de eslora para UPM1, se terminaron otras para **Industrias Navales Tsakos**, tres barcasas para **Montes del Plata**, además de un buque pontón para trabajos subacuáticos para una empresa particular y un buque empujador con dos barcasas petroleras únicas en el país a requerimiento de Ancap, con doble casco, de acuerdo a las reglamentaciones internacionales y que fueron avaladas por las más importantes sociedades de clasificación internacional.

Facturación de U\$S 45 millones anuales

El capitán de navío **Raúl Rodríguez** publicó en enero de 2021, en el semanario “La Mañana”, un interesante artículo titulado “La industria naval nacional y su incalculable potencial”, donde con datos proporcionados por Ancap, demostró que sólo en sus primeros cinco años de operación las barcazas petroleras «Garzas Viajeras» y «Río de los Pájaros», impulsadas por el empujador «Ki Chororó» transportaron más de 500.000 toneladas de combustible entre la planta de Ancap en Montevideo y los puertos de Paysandú y Juan Lacaze. Esto significó un ahorro de U\$S 25 millones al ente estatal en comparación con el sistema de transporte por ruta.

Por otra parte, también se ensambló en el astillero de la Armada la draga más moderna del país, la «21 de Julio». Se fundó un clúster naval nucleando a más de 20 pequeñas y medianas empresas del rubro, se hicieron convenios con el Ministerio de Industria y Energía y posteriormente, en el Servicio de Construcciones y Reparaciones de la Armada, se recicló completamente el velero escuela “Capitán Miranda”, el cual navega por los mares del mundo mostrando el pabellón nacional.

Esta industria naval, estratégica para cualquier Armada, en Uruguay a partir del 2006, resurgió dada la visión de algunos emprendedores de la época, que la impulsaron con el apoyo de los Ministerios de Defensa Nacional; Industria, Energía y Minería, y las más altas autoridades nacionales.

El proyecto creó una sinergia tal, que significó la creación de alrededor de 120 nuevos empleos entre técnicos y obreros solo en el astillero del Cerro e involucró alrededor de otros 300 indirectos. Sin embargo, con el cambio de autoridades a nivel nacional el desarrollo no se capitalizó y el esfuerzo se dispersó.

Sólo tuvo unos pocos continuadores en el ámbito privado de la construcción naval, concretando algunos proyectos de muy limitada envergadura, lamentablemente por falta de visión y políticas de apoyo del Estado, para continuar con un esfuerzo que había iniciado una exitosa transformación del sector, pero que requería un mínimo de tiempo para consolidar el *know how* con otros proyectos aún más desafiantes.

En suma, finalizada ese período comprendido entre el 2007 y 2012, la construcción naval fue decayendo hasta que fue totalmente abandonada por los siguientes gobiernos de turno. Los números son elocuentes, según un pormenorizado estudio publicado por el licenciado **Jorge López Laborde** en el Boletín Informativo Marítimo del año 2020 sobre la “Industria Naval Uruguaya”, la ocupación de mano de obra en 2006 de toda la industria alcanzaba 276 trabajadores, mientras que, en el año 2011, según datos del Instituto Nacional de Estadísticas, empleaba a más de 630 trabajadores, lo que significó un incremento de casi el 130% de la plantilla en escasos cinco años.

Mientras tanto, para el fin de ese período surcaban las aguas del río Uruguay y el Plata una docena de nuevas embarcaciones construidas en el país en esa etapa y que,

hasta el día de hoy, continúan navegando con bandera nacional para el Estado y empresas privadas. En el año 2006 la industria naval facturaba US\$ 20 millones anuales, mayoritariamente por reparaciones navales y entre el 2007 y 2012 alcanzó valores de US\$ 45 millones anuales por el impulso de la construcción de barcasas y equipos náuticos, nos recuerda el experto analista marítimo López Laborde.

Impulso a la construcción naval

Muchos aún esperamos que se retome el proceso, se vuelvan a construir barcasas o ensamblar a nivel nacional, diversos tipos de buques no complejos con tecnología comercial, y que contribuiría con la productividad y el desarrollo de la industria naval. Así lo está haciendo Brasil revitalizando y transformando su industria naval con astilleros en implantación en el estado de Bahía, como el Ensenada do Paraguaçu, con un proyecto de construir progresivamente 80 barcasas y 15 remolcadores, que van a operar en la hidrovía Paraguay-Paraná con el puerto de Nueva Palmira y la zona de transferencia de mineral de hierro frente a Montevideo.

No obstante, las autoridades portuarias de nuestro país se sorprenden al ver esas embarcaciones de escasos 60 metros de eslora desembarcar en Nueva Palmira de buques de ultramar y no pensamos lo que se podría ahorrar en transporte y el impacto local que tendría su construcción en Uruguay, aunque fuera un pequeño porcentaje de las mismas.

Nuestro país requiere plataformas para la **Dirección Nacional de Hidrografía, ANP, Armada Nacional, Armadores Pesqueros, Ancap**, y que, con liderazgo, espíritu emprendedor, políticas comerciales inteligentes, organización, capacidad de gestión, equipos técnicos y obreros motivados y comprometidos, está demostrado fehacientemente que se puede llevar a cabo.

Parecería que a los gobernantes del país, no les interesa negociar proyectos regionales e impulsar la industria de la construcción naval, incluso disponiendo de excelentes usuarios a quienes fidelizar en diversas reparticiones del propio Estado, y que la mayoría de los países desarrollados y en vías desarrollo lo consideran estratégico, pues lo aprovechan para crecer industrialmente dado el derrame y la sinergia que significa para el sector metalúrgico nacional.

Pero los hechos parecerían indicar que, para operar con embarcaciones de bandera en nuestras aguas en diferentes áreas, transporte fluvial, extractiva, seguridad, etc., es más fácil comprar en el exterior, chartear buques de tercera bandera o directamente no renovar las flotas casi obsoletas, cuyas naves han cumplido sobradamente el tiempo de vida útil, pero continúan navegando con múltiples limitaciones.

Estas son embarcaciones del Estado o al servicio de privados, como es, entre otros, el caso de la flota pesquera nacional, sin ningún plan de renovación de sus cada vez más escasos buques de pesca costera y de altura o la flota de dragas de ANP hoy operando al 30% de sus capacidades por obsolescencia.

¿No será la ocasión oportuna de escuchar también voces como la del capitán de navío **Francisco Valiñas** cuando concluye, en reciente artículo publicado en la Revista Naval sobre “Jurisdicción, misiones y medios de la Armada Nacional” de diciembre de 2025, donde, refiriéndose exclusivamente al sector naval militar, expresa: “Es el momento ideal para replantear la construcción nacional. Existe potencial humano, calificado y potencial industrial suficiente como para construir los buques que la Armada necesita para cumplir su misión. Dado los tiempos de fabricación y armado de cada nave, la Armada puede ser un cliente eterno para el astillero que asuma el desafío. Solo se necesita que el Estado de garantías para proteger el sector industrial (sic)?”.

Esta interesante conclusión del capitán Valiñas referida a la Armada Nacional, la hacemos extensiva a todos los medios flotantes operativos, que requiere el sector marítimo de nuestro país, sean comerciales o militares.

Entonces, la pregunta que nos hacemos es: ¿Seguiremos con la misma política de tratar de salir del paso apresuradamente, sólo cuando se presenten urgencias estratégicas, sucedan siniestros marítimos o las circunstancias hagan insostenible la situación de diferentes sectores marítimos por carencia de buques, obsolescencia o ineficiencia de los mismos?

Evidentemente, en beneficio del amplio sector marítimo, la construcción naval en particular, mucho podría aportar para la eficacia y eficiencia del mismo, la productividad del país y el desarrollo de la industria naval nacional, motivo por el

cual debería ser visto y analizado con una visión de Estado hoy inexistente.

Para ello, se requieren decisiones políticas, que apunten a retomar el audaz impulso iniciado en el sector hace pocos años atrás y que sólo podrá encararse, análisis previo, con expertos en el tema y asesores profesionales calificados que capitalicen inteligentemente los emprendimientos transformadores.

En suma, es necesario encarar con políticas públicas el futuro de la industria naval a mediano y largo plazo y no remitirse a actuar cuando la impredecible inmediatez lo imponga, sin soluciones de continuidad.

Sobre el autor

El Almirante (R) **Alberto Caramés** es ex Comandante en Jefe de la Armada Nacional.

[Columna publicada originalmente el 31 de diciembre de 2025](#)