



Montevideo, 22 de julio de 2016.-

Centenario de la creación del Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada

El pasado viernes en las instalaciones del Área Naval del Cerro, se llevó a cabo la ceremonia por el centenario de creación del Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada (SCRA).



Dicho evento contó con la presencia del señor Sub Secretario de Defensa Nacional, Dr. Jorge MENENDEZ, Señor Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Leonardo ALONSO, Señor Comandante de la Flota, Contralmirante Daniel MENINI, Señor Director General de Material Naval Contralmirante Jorge JAUNSOLO, Señor Prefecto Nacional Naval Contralmirante Carlos ABILLEIRA, Señor Jefe del Estado Mayor General de la Armada,

Contralmirante Ricardo DELLA SANTA, Autoridades Civiles y Militares.

Durante la ceremonia se hizo un reconocimiento por parte del Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada a los trabajadores civiles y militares con mayor antigüedad; recibió en representación de los funcionarios civiles el Sr. Antonio DONATTI quien está en el servicio desde hace 50 años, y la CS (C/C) Gabriela RODRIGUEZ que lleva 23 años de servicio, lo recibió en representación del personal militar.

Para finalizar la ceremonia, se descubrieron dos placas conmemorativas por los 100 años del SCRA.

A continuación se detallan las palabras del Señor Jefe del Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada CN (CIME) Ruisdael RAMALLO:

“La construcción de este dique de carena obedeció a la iniciativa de hombres que soñaron la obra y que sembraron la semilla que le daría origen, estos señores fueron: Willimam Kirkland, comandante de la



Marina de Guerra de los Estados Unidos de Norte América, Horace Irving Crandall, ingeniero hidráulico y submarinista, también original de los Estados Unidos, y Juan Mac-Call, inglés radicado en nuestro país.

El hombre de mar, el ingeniero y el empresario en 1868 elaboraron el proyecto que sería aprobado por el gobierno.

Sin embargo dificultades propias de la magnitud de la obra y la situación regional, con tres factores fundamentales ocurridos como lo fueron:

- *La guerra civil iniciada en los setenta,*
- *El Dique Mauá, inaugurado en 1872, y la experiencia del ferrocarril submarino de Colonia quien perdiera clientes a manos de establecimientos recién aparecidos en la Argentina, Condujeron a la venta del negocio que fuera adquirido por los señores Jaime Cibils y Juan Jackson.*

Jaime Cibils y Juan Jackson ostentan un lugar de preeminencia en nuestra historia marítima, por haber tenido la audacia y la fe necesarias como para empeñar lo mejor de sus esfuerzos en la construcción de un dique seco, que supo ser en su época el más importante de Latinoamérica.

En julio de 1874 estos dieron inicio a las obras de construcción denominado en principio Dique Cibils y Jackson.

Los nombres de Mac-Call, Kirkland y Crandall alimentaron el olvido en lo referido al Dique del Cerro.

Cinco años después de iniciada, aquella obra faraónica para la época y nuestro país, el 17 de octubre de 1879, con las tareas aún no completadas totalmente y carente de los talleres necesarios inició sus actividades el Dique Cibils y Jackson, recibiendo a su primer cliente, el buque italiano “Seconda Vita”.



Casi treinta años la familia mantuvo esta industria, pero el inicio de siglo no fue bueno para la empresa que al haber fallecido sus dos socios fundadores, la sociedad en comandita que se formó debió dar quiebre en 1908 y llevó al desenlace que en el año 1910 el gobierno adquiriera el llamado Dique Cibils y Jackson.

El Gobierno Nacional tenía la necesidad de disponer de un dique como complemento de la adquisición de buques de guerra, y debidamente asesorado consideró más conveniente esa compra a la construcción de uno nuevo. Ese fue el nacimiento del Dique Nacional nombre que aún perdura en nuestros días.



Pasarían varios años para que realmente reiniciara sus actividades el dique, el 27 de Marzo de 1916, el Señor Presidente de la República, Don Feliciano Viera, elevó a consideración de la Asamblea General un mensaje y proyecto de Ley tendiente a la creación del Arsenal General de Marina; dicho mensaje es muy claro y explicativo de las razones que tenía el ejecutivo para proceder a su creación

50 días estuvo el proyecto a estudio de las cámaras de la Ley de Creación del Arsenal, su anexo la Escuela de Mecánicos, (hoy Escuela de Especialidades de la Armada), destinada a formar maquinistas aptos para la Marina de Guerra y Marina Mercante Nacional y la construcción de un Varadero.

17 de Julio de 1916, fue el día en que se puso el cúmplase a la ley de creación del Arsenal, y en ese mismo decreto el Poder Ejecutivo designaba a su primer jefe, el Capitán de Fragata, Ingeniero Naval, don Juan Manuel Calveira, oficial naval de notables cualidades profesionales incrementadas por su proficua tarea de docencia.

Años más tarde en nuevas modificaciones a las leyes y reglamentos de la organización de la Armada Nacional el Arsenal General de Marina separa los talleres de la labor educativa, dando así el nombre definitivo de Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento (SCRA) y Escuela de Especialidades de la Armada (ESESP).

Tratar de ilustrar la historia de cien años y resumirla en pocas palabras es difícil, algunos hitos que marcaron su existencia.

El 10 de julio de 1923, un fuerte temporal de agua y viento se abatió sobre Montevideo. Cuando la furia de los elementos amainó el personal del Dique pudo comprobar que la mampostería que recubría las paredes del Dique se había desprendido en algunos lugares, cayendo a la platea, y dejando al descubierto la roca en que se había horadado el cuenco, siete años llevó la reparación, hasta 1930, durante los cuales no suspendió su accionar ni en varadero ni en talleres.

Las dimensiones luego de la reparación:

<i>Longitud Total.....</i>	<i>151m63</i>
<i>Longitud útil sobre picaderos.....</i>	<i>145m00</i>
<i>Ancho en la compuerta.....</i>	<i>18m34</i>
<i>Ancho a la altura de los picaderos.....</i>	<i>19m40</i>
<i>Ancho en el coronamiento.....</i>	<i>26m20</i>
<i>Cota de la platea en el eje.....</i>	<i>5m93</i>
<i>Cota del plano de los picaderos.....</i>	<i>4m73</i>



Los años continuaron pasando contándose por cientos los buques que apoyaron sus quillas en la platea del Dique en busca de mantenimiento. Durante todo este tiempo se mantuvo como norte el perfeccionamiento de su personal, incorporación de nuevas maquinarias y técnicas de trabajo, es así que en 1975 con la preocupación de brindar un mejor servicio se crea el Departamento de Ensayos No Destructivos, dando un salto tecnológico importantísimo y de liderazgo para la época, el cual continúa hasta el día de hoy, apoyando en forma indispensable a los diversos trabajos ejecutados a los talleres del dique.

Finalmente, dos hechos muy importantes de la Historia Contemporánea, lo constituyen sin duda la incorporación del Dique Mauá a la actividad comercial y productiva del S.C.R.A. en 1979 y la inauguración del Astillero, cuyo comienzo de construcción data de junio de 1977 y se concretó en 1979.

Al respecto de esta actividad, diferentes circunstancias hicieron que la construcción naval se paralizara totalmente en la década de los noventa, hasta que finalmente durante el año 2006, por lineamientos estratégicos establecidos por el Poder Ejecutivo, se realizara la recuperación de las capacidades perdidas por la Industria Naval Nacional. De esa forma, la Armada reinaugura su Astillero en diciembre de ese año, mediante una fuerte inversión en Capacitación, Infraestructura y Tecnología.



Desde la creación del SCRA han convivido trabajadores del Estado, únicamente divididos por sus puestos de trabajo, en cierta forma separados por las reglamentaciones que los rigen, pero nunca por el cariño y la predisposición a defender la Industria Naval. Estos colaboradores diarios enfrentan en cada jornada desafíos que en la mayoría de los casos obedecen a maquinarias e instalaciones que hoy cumplen 100 años, mencionar a algunos de ellos que perduran en nuestra memoria sería injusto con otros de merecida trayectoria, pero como muestra de apego a esta profesión, podemos rescatar un capataz de Dique que fallecido ya hace unos años, su único deseo póstumo fue la de que se arrojaran sus cenizas al mar desde la compuerta del dique, porque él lo consideraba su lugar en el mundo.

El SCRA ha capeado temporales como aquel del 1923, pero ninguno que supusiera la suspensión de tareas, los desafíos han sido innumerables, las principales anécdotas tienen que ver con desafíos técnicos, desde buques de guerra, dragas, petroleros, remolcadores, pesqueros, hasta las lanchas de tráfico, rescate o aún deportivas, buques nuevos o cuya vida llega ya al límite de su existencia engalanan hoy sus pañoles y lugares de trabajo con fotos, artículos o si faltare alguno de ellos con la trasmisión oral de un viejo capataz. 4



Sabemos de nuestra carencias, pero no renunciamos a nuestra misión y objetivos que son Construir, reformar, reparar y mantener los buques de la Armada, del Estado y particulares, nacionales y extranjeros, a fin de contribuir al alistamiento del material naval, así como al desarrollo de las capacidades industriales y tecnológicas propias y del país en el área referida.

Estas obligaciones son las que mantienen al SCRA en referente de la industria a nivel nacional y parte indivisible, e indispensable del Estado Uruguayo, para sostener la Armada Nacional, los buques del Estado, y aquellos de nuestra bandera que operan en nuestras aguas”.

