



Montevideo, 01 de junio de 2016.-

Conmemoración del Centenario del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada

En el día de ayer, se llevó a cabo la celebración por el 100° Aniversario del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA) en las instalaciones de dicha Unidad.



La ceremonia contó con la presencia del Señor Presidente de la República, Dr. Tabaré VÁZQUEZ, Señor Ministro Interino de Defensa Nacional, Dr. Jorge MENÉNDEZ, 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, Señora Presidenta del Correo Uruguayo, Solange MOREIRA, Autoridades Nacionales , Civiles y Militares.



Durante el transcurso de la misma se realizó el matasellado por parte del Señor Presidente de la Republica, el Señor Comandante en Jefe de la Armada, el Señor Director General de Material Naval y la Señora Presidenta del Correo.



Posteriormente, se realizó la entrega de Medallas conmemorativas a ex jefes del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada, Señor Vicealmirante (R) James COATES, Señor Capitán de Navío (R) Mario RODRÍGUEZ, Señor Capitán de Navío (R) Alfredo GERICKE, Señor Capitán de Navío (R) Yamandú FLANGINI, Señor Capitán de Navío (R) Carlos MARTINO, Señor Capitán de Navío (R) Jorge DI LORENZI, Señor Capitán de Navío (R) Guillermo RAMIS, Señor Capitán de Navío (R) Orestes PEREYRA.



Además se entregó la medalla conmemorativa al Sub Oficial de Segunda (R) Juan MACHADO por prestar servicio en el SOHMA por más de 30 años siendo el único Sub Oficial especializado en hidrografía.

Finalizada la ceremonia se descubrieron dos placas conmemorativas por los 100 años del Servicio.

A continuación se detalla un extracto del discurso del Jefe del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada, Capitán de Navío (CG) Gustavo MUSSO



“...En su discurso de asunción, en marzo de 1915, el Presidente electo Feliciano Viera expresaba: “No olvidaré que nuestra Armada Nacional está en sus comienzos y propenderé a su desarrollo con la mejor preparación técnica de su personal, para realizar la adquisición de buques cuando nuestros recursos nos lo permitan, medida esta que además nos servirá para fomentar nuestra incipiente marina mercante.” Un año después el Poder Ejecutivo asignó a la 2



entonces dirección de la Armada, la responsabilidad de realizar los levantamientos hidrográficos de los ríos Uruguay, de la Plata y la costa oceánica. Posteriormente también la Laguna Merín.

El 15 de mayo del mismo año, un nuevo decreto establece la creación de la División Servicio hidrográfico, constituyéndose este hecho en la creación del nuestro actual SOHMA.

Interesantes son los considerandos de la época para esta decisión:

- ✓ *Que es interés público la confección de cartas topográficas terrestres y marítimas por lo que ellas importan al desarrollo general del país y a su defensa.*
- ✓ *Que tanto la práctica seguida por otras naciones como las razones económicas y la disciplina que requieren esta clase de trabajos, aconsejan que ellos dependan de los ejércitos y las armadas.*

Que dado el doble fin de estos estudios, comerciales y de defensa, es la marina de guerra a quien debe encargarse los relevamientos, balizamientos y seguridades de la navegación de las fronteras marítimas y fluviales.

... La actividad hidro - oceanográfica del SOHMA también está ligada al avance de tratados y convenios internacionales a lo largo de la historia. Uno de los más recientes y significativos que podemos citar es la participación en el levantamiento integral del Río de la Plata. En esta tarea, encarada por los gobiernos de Uruguay y Argentina, el SOHMA fue uno de los ejecutores de ese levantamiento junto con su par de la vecina armada, el servicio de Hidrografía Naval.

Durante varios años se adquirieron y analizaron variables físico químicas, muestras de sedimentos del fondo marino, batimetrías, geofísica, medición de corrientes y variables meteorológicas. Es durante este período que mediante las gestiones del entonces Presidente de la delegación uruguaya a esa Comisión de Levantamiento, el Contralmirante Filippini, se adquiere para la Armada esta sede que hoy ocupa el SOHMA desde 1970.

Posteriormente, en la década del 80, se participa durante 9 años con los pares de Argentina en el estudio para la evaluación de la contaminación en el Río de la Plata en el 3



marco de la CARP. Desde entonces hasta hoy no se han vuelto a medir variables de sus aguas en esa escala.

A partir de los 90, el Río que nos da nombre nos permitió conocerlo mejor: dieron inicio los levantamientos hidrográficos del Río Uruguay para cubrir el tramo Palmira – Fray Bentos. Aún permanecen grabadas las imágenes de la caída del sol en muchos de los perfiles navegados de este a oeste explorando profundidades en proximidades de la boca del Yaguarí así como las de la oscuridad absoluta buscando embocar la boca del san salvador en una noche de temporal desatado viniendo desde la concordia.

... La Antártida tampoco nos ha sido ajena. Este servicio ha participado de campañas en aquel continente en buques y embarcaciones menores según la necesidad u oportunidad. En el verano de 1987-1988 se realiza el primer levantamiento hidrográfico en la base artigas, a la cual siguieron otras que posibilitaron publicar, en 1991, la primer carta del SOHMA de aquella zona.

Desde la misma época se midieron mareas, y desde el viaje del primer buque de la Armada a las Shetland del sur se apoya con meteorólogos e hidrógrafos si deben navegarse aguas poco conocidas o realizar maniobras de aproximación a costas irregulares.

No podemos dejar de referirnos al proyecto de relevamiento hidrográfico de las aguas someras y la plataforma continental, ya que ello trajo consigo la posibilidad de modernizar el SOHMA, tanto en las capacidades técnicas, como en la disponibilidad de grandes y actualizados volúmenes de datos batimétricos.



... En diciembre de 1998, arriba a nuestro país el ROU “OYARVIDE” y comienza su primer campaña tan solo cuatro meses después.



En junio de 2001 la Ley 17.357 en su único artículo establece: “Declárense de interés nacional los estudios y trabajos necesarios para establecer la traza del límite exterior de la plataforma continental de nuestro país, es decir que es de interés el extender el límite de la plataforma más allá de las 200 millas marinas”.

Con una ZEE de más 100.000 km2 nuestro territorio marítimo toma una preponderancia única en el siglo de la globalización, con aspectos económicos, ecológicos ligados a la explotación de recursos, rutas comerciales seguras y conservación de la biodiversidad.

Hacer respetar las normas respecto a las áreas de pesca, vigilar las costas, coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento, ejecutar operaciones navales, prever la deriva de un dispersante, son ejemplos que implican definir la dimensión geográfica de estos aspectos tan diversos.



Esta dimensión geográfica del mar es representable en una publicación oficial: la carta náutica.

Tengamos en cuenta que, como documento náutico oficial, los límites graficados en la carta, definen la capacidad de acción del estado y por ende de las unidades de la Armada. La delimitación de los espacios marítimos es una necesidad que acota la decisión estratégica y las obligaciones políticas del Uruguay: desde dónde y hasta dónde existe soberanía absoluta hasta alcanzar las coordenadas en que rigen derechos limitados a la exploración, explotación y conservación de los recursos vivos y no vivos.

Por ese motivo se abordó la modernización de los sistemas para la producción cartográfica, en formato de carta papel y carta electrónica. En el año 2001 publicamos la carta del Puerto de la Paloma, confeccionada totalmente con sistemas informáticos, la era de los dibujantes de cartas a mano había dejado paso a otros diseñadores



Viendo que alcanzar la capacidad de producción era accesible a nuestras capacidades técnicas, en el 2004 se adquiere una licencia para producir cartas electrónicas, alcanzando al día de hoy un folio completo de celdas que cubren la navegación comercial desde el límite con las aguas de Brasil hasta el puerto de Fray Bentos.

... Si bien podríamos hablar horas de lo acontecido a lo largo de 100 años, resumiré nuestro sentir parafraseando a un conocido escritor:

“Cuando uno se sitúa ante una carta náutica clásica, resulta imposible sustraerse a la magia del papel impreso, a las líneas minuciosamente trazadas y a las fascinantes referencias que contiene. Durante siglos, hombres sabios y valerosos, conscientes que los barcos se pierden menos en el mar que en la tierra, midieron, sondaron, dibujaron cada braza, cada perfil de costa.

Nos advirtieron de los peligros, sumando sobre el papel la experiencia, el sufrimiento, la incertidumbre y la lucha de quienes navegaron aquellos lugares difíciles y vivieron para contarlo.

Una carta náutica de buen papel, además de una referencia segura, hace posible que el navegante no se limite a ir de un sitio a otro, con prisas o irresponsabilidad, sino que recorra antes ese camino con la imaginación y después, mientras navega, que registre cada momento con la precisión y el gozo de quien transitó derrotas que otros trazaron.”

Me honra repetir las palabras del escritor Martínez Montero, quien en 1931 participara en una prolongada campaña en el este y escribiera sobre estos relevamientos: “cuando nuestro pueblo sepa lo que hemos realizado, acaso cambie de concepto sobre su marina y le ofrecerá, en la medida de la capacidad económica y conveniencias nacionales, una era de redención y prosperidad, Muchas gracias.”

