



Uruguay Portuario

El país sumergido

Recursos pesqueros en el Uruguay

Puerto Capurro

Proyectan nuevo puerto pesquero

Sistema Nacional de Gestión Portuaria

Profundidad Náutica

en el canal de acceso al Puerto de Montevideo



Puertos Comerciales del Uruguay

BRASIL

URUGUAY

Océano Atlántico Sur

ARGENTINA

(*Proyecto Terminal Portuaria Interior Rivera)

(*Proyecto en estudio de factibilidad)

SALTO

PAYSANDÚ

M'BOPICUÁ
UPM
FRAY BENTOS

ONTUR
NUEVA PALMIRA
NAVIOS

COLONIA
PUERTO SAUCE DE JUAN LACAZE

MONTEVIDEO

PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

LA PALOMA

● PUERTOS ANP

● PUERTOS PRIVADOS

● PROYECTOS



Año I, número 3. Junio - Setiembre 2014

ISSN 2301-1300

Dirección: División Comunicación y Marketing

Jefe de División: Luis Ortiz

Sub Jefe de División: Graciela Castro

Equipo editor: Graciela Castro, Lic. Gabriel Popovits, Juan Carlos Olano, Lic. Isabel Gonçalves

Editor responsable: Isabel Gonçalves
igoncalves@anp.com.uy

Redactor responsable: Lic. Gabriel Popovits

Equipo de redacción: Isabel Gonçalves, Graciela Castro, Gabriel Popovits, Juan C. Olano, Carlos Castillo
Colaboraciones en este número: Prof. Jorge Montaldo, SUPRA, División Desarrollo Comercial: Lic. Elisa Kuster, Sra. Analía Fernández

Fotografía: Rosario Vila
Colaboraciones en este número: Gustavo Castagnello, Ing. Fabián Barbato, Daniel Echenique, Carlos Arakelian, Sergio Barbussano, Adrián Casaretto, Nelson Soiza, Carlos Castillo, Enrique Del Arca

Traducción: Trad. Pública Leticia Marquez

Producción: Analía Fernández

Diseño: Estudio Mut

Distribución: Analía Fernández, Claudia Ferreira

Agradecimientos: Secretaría de Dirección de DINARA, Secretaría SUPRA: Sra. Mara Barreiro, Sr. Guillermo Chao

Uruguay Portuario es una publicación de la Administración Nacional de Puertos. Producida y editada por la División Comunicación y Marketing, Rambla 25 de Agosto N°160, Edificio Sede, Of. 208, C. P.: 11000, Montevideo, Uruguay.

Imprenta: Mosca.
Edición amparada al Decreto 218/96 Comisión del Papel

Depósito Legal: 362.113
Se prohíbe la copia, reproducción, redistribución o alteración total o parcial de este material, por cualquier medio o procedimiento, sin el previo y expreso consentimiento por escrito de la Administración Nacional de Puertos.

La Administración Nacional de Puertos no se hace responsable por las opiniones de colaboradores y/o entrevistados que no sean parte de su estructura funcional.

2 **Directorio de Autoridades y Puertos de la Administración Nacional de Puertos**

3 **Editorial**

4 **El país sumergido. Presente y futuro de los recursos pesqueros en el Uruguay marino. Entrevista al Director de DINARA Dr. Daniel Gilardoni**

11 **A camino de un nuevo puerto pesquero: Proyecto Puerto Capurro**

14 **Cuando llegan los cruceros**

16 **Puerto de Fray Bentos, presente y futuro**

20 **Sistema Nacional de Gestión Portuaria (SNGP)**

25 **El I Encuentro de la Industria Naval, Petróleo y Gas Uruguay-Brasil**

26 **ANP obtuvo para Uruguay el 1er. Premio Marítimo de las Américas en la categoría: Manejo de Residuos Ambientalmente Sostenible en Puertos.**

29 **Avances en la protección portuaria: Código PBYP**

33 **Noticias desde "Puerto on line"**

39 **Artigas, los puertos y el MERCOSUR**

44 **SUPRA. La urgente necesidad de comprar una draga**

45 **Determinación de la profundidad náutica en el canal de acceso del Puerto de Montevideo**

53 **Cifras Portuarias. Evolución de toneladas en el Sistema Portuario**

56 **Desde el muelle**



Directorio de Autoridades y Puertos de ANP



- ▶ **Presidencia: Ing. Alberto Díaz**
Teléfonos: (598) 1901 2811
Fax: (598) 2916 1704
Correo: presidencia@anp.com.uy
- ▶ **Vicepresidencia: Sr. Daniel Montiel Mendez**
Teléfonos: (598) 1901 2920
Fax: (598) 2916 1809
Correo: vicepresidencia@anp.com.uy
- ▶ **Director Vocal: Dr. Andrés Chahnazaroff**
Teléfonos: (598) 1901 2816 - (598) 1901 2815
Correo: achahnazaroff@anp.com.uy
- ▶ **Gerencia General: Ing. Osvaldo Tabacchi**
Teléfonos: (598) 1901 2819
Fax: (598) 29161816
Correo: otabacchi@anp.com.uy
- ▶ **Sub Gerente General: Sr. Schubert Méndez**
Teléfonos: (598) 1901 2819
Correo: gmendez@anp.com.uy
- ▶ **Secretaría General: Dra. Liliana Peirano**
Teléfonos: (598) 1901 2860
Fax: (598) 1901 2869
Correo: lpeirano@anp.com.uy
- ▶ **Área Sistema Nacional de Puertos:**
Cra. Adriana Outeda
Teléfonos: (598) 1901 2440
Correo: aouteda@anp.com.uy
- Sra. Alejandra Koch**
Teléfono: (598) 1901 2341
Correo: akoch@anp.com.uy

- ▶ **Área Comercialización y Finanzas**
Cra. Susana Sena
Teléfonos: (598) 1901 2160
Fax: (598) 1901 2136
Correo: ssena@anp.com.uy

Cra. Ana Rey
Teléfonos: (598) 1901 2833
Fax: (598) 29164170
Correo: arey@anp.com.uy

- ▶ **Área Infraestructuras**
Ing. Andrés Nieto
Teléfonos: (598) 1901 2753/5
Fax: (598) 29027688
Correo: anieto@anp.com.uy

Sr. Ricardo Pegoraro
Teléfonos: (598) 1901 2751
Fax: (598) 1901 2751
Correo: rpegoraro@anp.com.uy

- ▶ **Área Operaciones y Servicios**
Ing. Ricardo Grien
Teléfonos: (598) 1901 2617
Fax: (598) 29154250
Correo: rgrien@anp.com.uy

Sr. Néstor Fernández
Teléfonos: (598) 1901 2167
Fax: (598) 29154250
Correo: nfernandez@anp.com.uy

- ▶ **Puerto de Montevideo**
Téc. Edison Peña
Teléfonos: (598) 1901 2771
Fax: (598) 29154250
Correo: epena@anp.com.uy

Capitán de puerto
Sr. Guillermo Laurido Astesiano
Teléfonos: (598) 1901 2701 al 2703
Fax: (598) 29161715
Correo: glaurido@anp.com.uy

- ▶ **Puerto de Nueva Palmira**
Sr. Flavio Vaccarezza
Dirección: Ruta 12 Km 0 - Nueva Palmira
Teléfonos: (598) 45446102
Fax: (598) 45446014
Correo: fvaccarezza@anp.com.uy

Capitán de Puerto
Sr. Alvaro Llanes
Dirección: Ruta 12 Km 0 - Nueva Palmira
Teléfonos: (598) 45446102
Correo: allanes@anp.com.uy

- ▶ **Puerto de Fray Bentos**
Sr. Sergio Barbusano
Dirección: Ruta Puente - Puerto - Recinto Portuario Fray Bentos
Teléfonos: (598) 45622284 (598) 45628395
Correo: sbarbusano@anp.com.uy

- ▶ **Puerto de Colonia**
Sr. Luis Fontes
Dirección: Terminal Puerto Colonia - Avda. Roosevelt y Rivera - Colonia

Teléfonos: (598) 45222140-45222680
Fax: (598) 45222905
Correo: lfontes@anp.com.uy; anpcolonia@anp.com.uy

- ▶ **Puerto de Juan Lacaze**
Sr. Daniel Etchenique
Dirección:
República Argentina S/Nº - Juan Lacaze
Teléfonos: (598) 45862080
Fax: (598) 45862080
Correo: detchenique@anp.com.uy

Capitán de Puertos de Colonia y Juan Lacaze
Sr. Luis Sergio Viñas Sendic
Dirección: Terminal Puerto Colonia - Avda. Roosevelt y Rivera - Colonia.
Teléfonos: (598) 45229167
Fax: (598) 45222905
Correo: svinas@anp.com.uy

- ▶ **Puerto de Paysandú**
Sr. Daniel Fernández
Dirección: Pte. Viera y Av. Brasil - Paysandú
Teléfonos: (598) 47223248
Fax: (598) 47223154
Correo: dfernandez@anp.com.uy

- ▶ **Puerto de Salto**
Sr. Luis Costa
Dirección: Costanera César Mayo Gutierrez - Salto
Teléfonos: (598) 47333531
Fax: (598) 47335986
Correo: lcosta@anp.com.uy

Editorial



Estimados lectores:

Como podrán ver en esta nueva edición, seguimos mostrando la actividad portuaria desde adentro y requiriendo de los protagonistas sus impresiones. Resaltamos logros, proyectos y realidades. Hoy intentamos compartir y desmenuzar la unidad de negocios "Pesca". Nos ocupamos de la realidad de este sector de comportamiento tan diferente en lo local y en lo internacional.

Estamos esperanzados en la reactivación de la actividad pesquera nacional por la incorporación de mano de obra a los diferentes grupos industriales nacionales, en primer lugar a los astilleros, pero también a los varaderos y diques; en segundo lugar porque procuramos un lugar óptimo para un trabajo en nuestros puertos. Estimando que su desarrollo se dará en Montevideo y volverá a tener un punto de apoyo en La Paloma.

En cuanto a los buques de bandera extranjera decididamente el Puerto Capurro y los fondeos en antepuerto son los que nos darán la base para crecer.

Fue en particular este sector, pesca de productos en alta mar en el Atlántico Sur, el que ayudó a mantener los niveles de operación en el Puerto de Montevideo en lo referente al manejo de contenedores refrigerados.

Debemos recordar la prohibición que al día de hoy sigue rigiendo en cuanto a la exportación argentina que trasborda en Uruguay. La pesca nacional y la

internacional cada una con sus problemas, la primera de mercados, la segunda de infraestructura y profundidad, representan para el Puerto de Montevideo un desafío importante. Lograr una atención eficiente contribuiría a consolidar el negocio. Estamos en ese camino, buscando la especialización del mismo en un punto estratégico de la bahía.

Una noticia importante que queremos destacar es el reconocimiento, apoyo y finalmente compromiso que asumimos en la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos CIP/OEA. Reconocimiento y apoyo de los países que en la elección llevada a cabo el 20 de junio en la ciudad de Washington (USA), eligieron a Uruguay –representado por ANP- para una presidencia del Comité Ejecutivo de la CIP por los próximos 2 años. Destacamos el compromiso junto a Colombia, Barbados y conjuntamente con el Secretario General de la CIP, Sr. Jorge Duran, de continuar los planes de los diferentes comités consultores y trabajar en pos de que la CIP/OEA sea un instrumento válido para trabajar la problemática de cada puerto. No solo compartiendo las mejores prácticas sino, a través de sus recomendaciones, llegar a todos los tomadores de decisiones en materia portuaria en un sentido más amplio.

El próximo número tendrá una gran parte del mismo destinado a la difusión de los trabajos en la Comisión, la participación de Uruguay en los mismos y el papel de nuestra Unidad de Relacionamento Institucional.

Ing. Naval Alberto Díaz

En nuestro próximo número:

La carga de soja, MINTOURD evalúa la temporada de cruceros, entrevistas a Armadores, Uruguay en la presidencia de la CECIP, la actividad de la División Servicios de ANP.

Presente y futuro de los recursos pesqueros en el Uruguay marino.

El país sumergido

Entrevista al Director de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (DINARA) Dr. Daniel Gilardoni.



Present and future of the fishery resources in the Uruguayan sea.

The submerged country

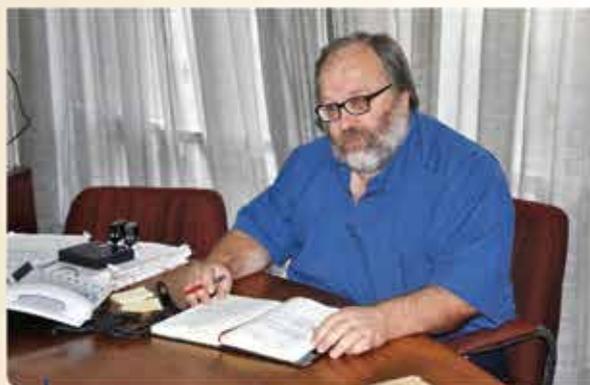
Interview to the Director of the National Directorate for Aquatic Resources (DINARA), Mr. Daniel Gilardoni.

UP: En los mapas de Uruguay no solemos prestar atención a esa franja de color azul que se extiende sobre el océano y nos acostumbramos a la frase "vivimos de espaldas al mar", ¿cómo analiza usted esta realidad?

Uruguay tiene de territorio sumergido más de la mitad del territorio emergido (78%), pero en años próximos, quizás en esta misma década, extendamos nuestra plataforma 90 mil kilómetros cuadrados más, que es prácticamente la superficie del Río Negro al sur y en ese caso vamos a tener más territorio sumergido que territorio emergido, un 62% más. Cómo lo vamos a usar, cómo lo vamos a aprovechar, eso presenta incertidumbres incluso en los países más desarrollados. En lo que no hay dudas es en que, en la medida en que crezca la población del mundo, buena parte de las actividades económicas de los próximos siglos se van a dar en esos territorios sumergidos. Estratégicamente no podemos dejar de mirar hacia ahí.

UP: Esta alternativa de expansión de nuestro territorio hacia el océano, ¿es parte de una negociación internacional?

En el año 1982 se aprobó un gran acuerdo en Naciones Unidas, la **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)**, en la que se fijaron las bases de la Ley del Mar, a partir de allí los Estados adquirieron derecho a las 200 millas de Zona Económica Exclusiva (ZEE) y de sus respectivas plataformas continentales. Se determinó además cómo en el futuro los países podrían reclamar hasta 150 millas marinas más de plataforma continental. Amparado en la Convención, Uruguay ya hizo su presentación en base a estudios del lecho y del subsuelo - tiene que estar muy bien fundamentada técnica y científicamente -, está siendo discutida en la comisión de expertos creada por Naciones Unidas para informar este tema. Estudian las presentaciones de cada país y hacen sus recomendaciones sobre la extensión de la plataforma que el país solicita, no es una negociación, pero sí es un proceso largo. La presentación fue en el año 2009, quizás el próximo año tengamos novedades; una vez



Dr. Daniel Gilardoni

UP: Usually, in the maps of Uruguay, we do not pay attention to the blue strip that extends over the ocean and we got used to the sentence "we live with our backs to the sea", how do you analyze this reality?

Uruguay's underwater territory accounts for more than half (78%) of the land territory, but in the next few years, maybe in this decade, we will extend our shelf 90,000 square kilometers, which is approximately the surface to the south of the Río Negro, and in that case we will have more underwater territory than land territory, 62% more. How to use it and how to make the most of it is uncertain even in the most developed countries, but there is no doubt that as the world population continues to grow, many economic activities will take place in the submerged territories in the next centuries. Strategically, we cannot avoid looking at it.

UP: This alternative of expanding our territory into the ocean, is part of an international negotiation?

que Naciones Unidas aprueba la extensión, esta queda definitivamente como parte integral del país.

UP: ¿Nuestros vecinos hicieron presentaciones?

Sí, tanto Brasil como Argentina han hecho sus presentaciones y están también en este proceso que lleva mucho tiempo, pues se pueden agregar nuevos estudios. Lo importante es saber que un país pequeño como Uruguay, rodeado por agua, en el futuro va a tener más territorio sumergido que emergido y tenemos que ir previendo cómo lo vamos a utilizar, cómo vamos a sacar parte de la riqueza que ya sabemos que tiene.

UP: La evolución de la pesca en el Uruguay fue pareja hasta los años 70, luego tuvo una subida bastante brusca en esos años y luego de los 80, entramos en una meseta. ¿Cómo definiría usted esta situación?

Es sencillo de explicar. Eso sucedió justamente en los años 70, hasta ese momento los países podían pescar sólo en lo que hoy es su mar territorial, en las aguas contiguas venían pesqueros rusos, chinos y pescaban a menos de 20 kilómetros de la costa.

Luego de la CONVEMAR, los países pasan a pescar sobre las 200 millas y comienza un desarrollo de la pesca en buena parte de los países ribereños y más pobres del mundo. Al mismo tiempo, salen las grandes potencias a pescar fuera de sus 200 millas y crece la pesca en todo el mundo, por eso el crecimiento fue exponencial. Siempre que se comienza a explotar un recurso pesquero virgen, después vienen las mesetas o los declives, según el grado de explotación y el ordenamiento que se le haya dado a la actividad. En aquellos años había mucha inexperiencia, y por eso algunos recursos se sobreexplotaron.

En Uruguay, hoy en día, se puede decir que la mayor parte de los recursos están en plena explotación, hay algunos para los que todavía tenemos capacidad y cupos disponibles; pero hay una particularidad y es que, como no pescamos en una zona exclusiva -una zona que administre sólo Uruguay- la mayor parte de los recursos que explotamos son trans-zonales, migratorios o compartidos. Estos sufren los efectos de cómo los explotan en otras partes. Sucedió con la merluza: la sobre explotación que se dio en los primeros años de la década del 90, en la zona económica de Argentina, repercutió sobre el recurso en toda su distribución. Hoy es el único recurso que está declarado por la Comisión Técnica Mixta en riesgo biológico y se está trabajando en un plan de recuperación. Pero esos planes de recuperación, de especies trans-zonales o migratorias, dependen de las acciones de todos, no sólo de las de un país aislado.

En el mundo sucedió algo similar, hoy hay más experiencia en cómo administrar los recursos pesqueros y en cómo recuperarlos. Un informe reciente del Banco Mundial establece que, para el año 2030, las capturas silvestres estarían creciendo nuevamente. Se ha analizado en la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y parece ser la repercusión de los planes de recuperación sobre diferentes especies en el mundo. Pero también sabemos que las capturas silvestres no van a volver a ser como al principio de la explotación, tenemos que acostumbrarnos a esa meseta.

U.P: Existen sectores que están en desacuerdo con algunas formas de extracción, ¿eso está en discusión?

Eso siempre está en discusión.

U.P: ¿Eso es así porque hay una limitante económica o del tipo de tecnología, por ejemplo en la pesca de arrastre?

En Uruguay había pesca de arrastre a fines del siglo XIX y se discutía sobre los problemas de la pesca de arrastre a fines del siglo XIX.

U.P: ¿Cómo inciden las formas de extracción?

Está en discusión siempre el efecto que tienen las distintas artes de pesca, no sólo la de arrastre. Cada arte de pesca tiene su pro y su contra. Por ejemplo, el arte de pesca que usan los pescadores artesanales, que es una red de enmalle y que tiene la ventaja de ser más selectiva en cuanto al tamaño para la especie objetivo por la que pesca, no es tan selectiva para otras especies y también tiene el problema que si se pierde, continúa pescando.

La red de arrastre es cuestionada por su limitada selectividad, por más que



Acondicionamiento de pesca congelada
Frozen fish being arranged

In 1982, an important agreement was reached at the **United Nations, the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)**, where the foundations for the Law of the Sea were laid. As a result, the States obtained a right to the 200 miles of Exclusive Economic Zone (EEZ) and their corresponding continental shelves. It was also determined how in the future the countries may claim up to 150 extra nautical miles of continental shelf. Based on the Convention, Uruguay has already made its submission after carrying out seabed and subsoil surveys—it has to be well grounded from a technical and scientific point of view- and that submission is being considered by the commission of experts created by the United Nations to report on this matter. They analyze the submissions of each country and make their recommendations regarding the extension of the shelf the country is requesting, it is not a negotiation, but it is a long process. The submission was made in the year 2009, maybe next year we will hear something about it; once the United Nations approve the extension, it definitely becomes an integral part of the country.

UP: Have our neighbors made any submissions?

Yes, both Brazil and Argentina have made submissions and are going through this process that takes a long time, because new studies can be added. The important thing is that a small country like Uruguay, surrounded by water, will have more submerged territory than land territory in the future and we need to plan how we are going to use it, how we are going to make the most of the wealth we already know it has.

UP: Fishing evolution in Uruguay was steady until the 1970s, then it rapidly increased in those years and after the 1980s we reached a plateau. How would you define this situation?

It is easy to explain it. That happened in the 1970s, until that moment countries could only fish in what today is their territorial sea. Russian and Chinese fishing boats used to fish in the adjacent waters less than 20 kilometers away from the coast.

After the UNCLOS, countries began to fish within the 200 miles and fishing started to develop in many of the coastal States and poorest countries in the world. At the same time, the great powers were fishing outside their 200 miles, and fishing around the world grew, that is why the increase was exponential. Every time an unexploited fishery resource is used for the first time, there will be plateaus or declines afterwards, depending on the degree of exploitation and the legislation and policies regarding said activity. In those years, there was a lack of experience and that is why some resources were overexploited.

Currently it could be said that in Uruguay the majority of resources are being fully exploited. For some of them, we still have available capacity and quota; but there is a particularity: since we do not fish in an exclusive area -an area managed only by Uruguay- the majority of the resources we exploit are trans-zonal, migratory or shared. These resources suffer the effects of the way in which they are exploited in other parts. This happened with hake, the overexploitation that took place at the beginning of the 1990s, in the Argentine economic zone, impacted on the resource in all its distribution. Today it is the only resource that has been declared in biological risk by the Joint Technical Commission and a recovery plan is being developed. But



Carta de la Zona Común de Pesca argentino-uruguaya. Elaborada por el Servicio de Hidrografía Naval de la Armada (República Argentina) y el Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (República Oriental del Uruguay) en base a levantamientos realizados hasta el año 1980. Referencia: página Web de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, CTMFM.

Chart of the Argentine-Uruguayan Common Fishing Zone Created by the Argentine Naval Hydrographic Service (Republic of Argentina) and the Oceanographic, Hydrographic and Meteorological Service of the Navy (Republic of Uruguay) based on surveys carried out until the year 1980. Reference: web page of the Technical Commission of the Maritime Front (CTMFM).

se regula la malla, también se cuestiona por el efecto que tiene sobre los fondos. Sin embargo, hay que reconocer que hay actividades pesqueras que sin red de arrastre no serían rentables y no se harían las operaciones. En fondos arenosos y fangosos, tiene menores efectos negativos que los que puede tener cuando se hace pesca de arrastre en profundidades y en lugares donde abundan corales u otros ecosistemas vulnerables. Por lo tanto, todo tiene sus ventajas y sus desventajas.

Tenemos que tener en cuenta que en Uruguay el arrastre se aplica en lugares donde se viene aplicando hace muchísimo tiempo. En el mundo, cuando se analiza este problema, se conoce como donde están las "huellas dactilares" que dejó la actividad, seguramente esta ya dejó su marca durante mucho tiempo, entonces con sacarla el día de hoy, es poco lo que se arreglaría. Además tenemos países que pescan los mismos recursos que nosotros y los pescan con red de arrastre y competimos en los mismos mercados.

U.P: El problema es multicausal entonces.

Exacto, son numerosas las variables que determinan cual es la forma más rentable de pescar un recurso y la manera de que su extracción sea lo menos negativa sobre el medio en el cual está. Eso pasa con cualquier emprendimiento, con los que se hacen a nivel del puerto o con los que se hacen a nivel de industrias; se busca la manera de que sea rentable y que tenga un impacto positivo en la generación de empleo y minimizar los impactos negativos que pueda tener esa arte.

El anzuelo con camada puede ser visto como una de las artes más selectivas o que causa menos impacto sobre los fondos, pero sí causa impacto sobre los fondos y además ha sido la causa de grandes mortandades y amenazas para poblaciones de aves marinas. Porque cuando se tira el anzuelo con la camada, se pueden pescar más pájaros que pescados. Esto se atiende cada vez de manera más técnica, se mejoran las artes, se hacen dispositivos que ahuyentan a las aves o que hacen que la camada se hunda antes que un pájaro la pueda agarrar y con esto se mitigan los efectos negativos. No se puede poner sólo a la red de arrastre como un problema, es un problema como cualquier arte, que hay que tratar de manejar cada vez mejor.

U.P: Si Uruguay resolviera eliminar o sustituir la red de arrastre o bajar su

recuperación de planes de trans-zonal o migratory species depend on the actions taken by all the parties, not only by one single country.

Something similar happened in the world, there is more experience today to know how to manage the fishery resources and how to recover them. A recent report issued by the World Bank states that by the year 2030 the wild fisheries would start growing again. This has been analyzed by the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) and apparently it is the result of the recovery plans for different species in the world. But we also know that wild fisheries will never be the same way they were when exploitation began, we need to get used to that plateau.

UP: There are sectors which do not agree with some forms of extraction, is that under discussion?

That is always under discussion.

UP: Is that so because there are economic or technological limitations, for example in trawling?

In Uruguay there was trawling in the late nineteenth century and trawling problems were discussed back then.

UP: What is the impact of the forms of extraction?

The impact of the different fishing techniques, not only trawling, is always under discussion. Each fishing technique has its advantages and disadvantages. For example, the technique used for artisanal fishing, which involves a gill net, has the advantage of being more selective regarding the size for the target species, but it is not that selective for other species and also if the net gets lost, it will continue to fish.

The trawl is questioned because it is not selective, even though the mesh is regulated. It is also questioned due to the impact it has on the bottoms. However, we have to recognize that there are certain fishing activities that without the trawl would be unprofitable and would not be carried out. In sandy and muddy bottoms, it has less negative effects than trawling in deep waters or places where there are reefs or other vulnerable ecosystems. Therefore, every technique has its advantages and disadvantages.

It should be taken into account that in Uruguay trawling is carried out in places where it has been done for a long time. Throughout the world, when this problem is analyzed, it is known as the places where the "fingerprints" were left, most certainly this activity has left its print for a long time, so eliminating it now would not fix the problem. Besides, there are countries that exploit the same resources we do and they do that with trawls and we have to compete in the same markets.

UP: So the problem has many causes then.

Exactly, there are many variables that determine which the most profitable fishing technique for a specific resource is and how the extraction should be made to reduce negative impacts on the area. That happens in every undertaking, whether it is at port level or industrial level. We try to find a way to make it profitable, to make a positive impact on the generation of employment and to minimize the negative effects that such technique may have.

Baited fishing hooks might be seen as one of the most selective techniques or the one that causes the lesser impact on the bottoms, but they do impact on the bottoms and besides they have been the cause of many deaths and threats for the populations of seabirds, because it is easier to catch birds than fishes when they cast it. This is addressed with an increasingly technical approach, the techniques are improved, devices that frighten the birds away or make the bait sink before a bird catches it are created and this mitigates the negative effects. The trawl cannot be seen as the only problem, it creates some problems as any other technique does and we should try to handle it even better.

UP: If Uruguay decided to eliminate or replace the trawl or reduce its use and Argentina and Brazil continued to use the trawl, would we still have the same problem and be at a disadvantage?

Of course, for example, the USA has a fishery of a species that directly competes with hake, totally based on trawl. It is not only used in this region, and countries that handle fishing resources very well –Norway, Iceland or the

utilización y Argentina y Brasil siguen usando red de arrastre, ¿seguiremos con el mismo problema y en inferioridad de condiciones?

Por supuesto, por ejemplo, EE.UU. tiene una pesquería de una especie que compite directamente con la merluza, toda en base a red de arrastre. No es sólo en estas latitudes que se utiliza y, países que manejan muy bien los recursos pesqueros - Noruega, Islandia o EE. UU.- usan la red de arrastre. Hay que tratar de pescar cada vez mejor, pero eliminando o diciendo que la red de arrastre es el problema de los recursos pesqueros, estamos equivocados.

U.P : Al Puerto de Montevideo y al Puerto de La Paloma llegan barcos nacionales -o que trabajan con bandera nacional para empresas internacionales- y los internacionales, que son la mayoría. ¿Qué implica esto para el crecimiento de la pesca en Uruguay?

Es muy amplio el tema. Hoy hay al menos unos 65 barcos de bandera nacional, llegó a tener casi un 50% más la flota y a su vez recalaban en puerto uruguayo, no tengo el número exacto, pero se realizan unas 450 entradas anuales, de barcos de pabellón no uruguayo. El interés político de esta administración es, tener el máximo de barcos con bandera uruguaya, para eso hay que tener condiciones para que sea competitiva nuestra bandera con otras banderas.

Los barcos con bandera uruguaya han quedado relegados prácticamente a pescar en las zonas bajo jurisdicción uruguaya, se ha perdido casi toda la flota que pescaba en aguas internacionales. Esto básicamente se dio, porque las condiciones de competencias son muy desleales; el país tendrá que discutir en los próximos años como revertir esa situación, si es de interés revertirlo, porque va a terminar perjudicando inclusive a los barcos que pescan en nuestra jurisdicción. ¿Por qué esto? Porque los barcos de bandera extranjera -la mayor parte- pescan con condiciones de controles del estado de su bandera muy laxas, con derechos laborales y de previsión social de las tripulaciones casi inexistentes y con costos salariales varias veces inferiores a los uruguayos. Estas pésimas condiciones laborales son un subsidio encubierto a esas flotas de altamar. De esa manera, cada vez vamos a tener mayor competencia y mayor producción fuera de nuestras aguas.

U.P: ¿Qué nos sirve como país: qué aumente la cantidad de barcos de pesca internacional o que aumentemos nosotros nuestra pesca?

La posición del país en cuanto al ingreso de pesqueros internacionales, es que generan trabajo y riqueza en Uruguay, hay que ver qué más puede generar esa riqueza, cómo a los industriales uruguayos les podemos dar condiciones de competitividad para que parte de lo que pescan esos barcos se procese en tierra uruguaya. El otro punto importante es tener cada vez mayores controles para esos buques. Tratemos de que los países de banderas no serias, que no controlan como tienen que controlar, sientan que Uruguay lo está haciendo y por eso hemos trabajado muy duro en los años 2008 y 2009, atendiendo la consulta técnica "Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto para prevenir, evitar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada" en FAO. Uruguay probablemente haya sido el cuarto o quinto país en el mundo en ratificar ese acuerdo.

Estamos trabajando en una reglamentación por la cual -una vez aprobada- ningún barco extranjero va a poder ingresar a puertos uruguayos sin estar debidamente designado y con los controles adecuados, o sea sin que tenga el visto bueno de la DINARA, este se va a otorgar, previa solicitud de arribo con suficiente antelación, en base a información de dónde pescó, cómo pescó, bajo qué autorización y sometido a las inspecciones que entienda pertinente realizar Uruguay. Lo que nos dice la experiencia previa es que, buena parte de los buques que hoy descargan acá, están en condiciones de cumplir con esta reglamentación. Los que no la cumplían ya se han ido, porque DINARA exige para extender algunas certificaciones un sistema similar al que nombré. Los barcos que no cumplan los requisitos van a optar por no entrar más. Esta situación es tan real que, el año pasado por primera vez, en base a una inspección de DINARA de un barco extranjero en el Puerto de Montevideo, se propuso a la Comisión para la Conservación del Atlántico, de la que Uruguay es miembro, que fuera ingresado ese barco en la lista de barcos ilegales. Se aprobó y hoy ese barco y otro de nombre similar y probablemente de la misma empresa, denunciado

United States of America – use trawls. We should try to keep improving fishing techniques, but eliminating trawl or qualifying it as the problem of fishing resources is not right.

UP: National ships -or ships flying the national flag that work for international companies- and international ships, which are the majority, arrive at the Port of Montevideo and the Port of La Paloma. Which are the implications for the growth of fishing in Uruguay?

There is much to be said about that. Today there are at least 65 ships flying the national flag, the fleet once came to be at least 50% larger, and they reach Uruguayan ports. I do not know the exact number, but approximately 450 ships with flags other than the Uruguayan flag arrive every year. The political interest of this administration is to have as many ships as possible with Uruguayan flag, in order to achieve that we need to have the necessary conditions so that our flag can compete with others.

The ships flying the Uruguayan flag are almost restricted to fish in the areas under the Uruguayan jurisdiction. We have lost almost all the fleet that used to fish in international waters. This occurred basically due to unfair competition. The country will have to discuss in the coming years how to revert this situation, if the intention is to revert it, because eventually it will affect even the ships that fish in our jurisdiction. Why is that? Because most of



El "Aldebarán" es el buque de investigación científica de la DINARA. Está apto para realizar evaluaciones de recursos pesqueros, pesca exploratoria, pesca experimental, observaciones meteorológicas, oceanográficas y otras actividades relacionadas con las anteriores.

The "Aldebarán" is the scientific research vessel of the National Directorate for Aquatic Resources (DINARA). It is suitable for performing assessments of fishery resources, exploratory fishing, experimental fishing, meteorological and oceanographic observations and other activities related thereto.

the ships flying foreign flags are subject to very lax control conditions of the State to which the flag belongs and their crews have almost nonexistent labor rights and social security benefits, and those ships pay lower salaries than the Uruguayan ones. These terrible working conditions are an undercover subsidy for those ocean-going fleets. In this way, we will have greater competition and production outside our waters.

UP: What is better for us as a country: increase the number of international fishing vessels or increase our fishing activities?

The stance of the country regarding the arrival of international fishing vessels is that they generate work and wealth in Uruguay, we need to see what else could generate that wealth, how the Uruguayan industries can achieve the necessary conditions to compete so that part of what those vessels fish is processed in Uruguayan territory. The other important point is to have greater controls for those vessels. The countries that are not serious and do not carry out the required controls should feel that Uruguay is imposing controls and that is why we worked so hard in 2008 and 2009 addressing the technical



Descarga de pescado
Fish unloading

también por Sudáfrica, están siendo buscados por INTERPOL, no sólo por pesca ilegal, sino por tráfico de personas y por otros delitos que normalmente se asocian a ese.

El Puerto de Montevideo tiene que tener un futuro de puerto serio, donde opere pesca extranjera y donde se proporcionen condiciones competitivas a los buques de bandera nacional y a las empresas nacionales para procesar el máximo de pescado que se desembarque en Montevideo. Por eso los llamados a licitación del futuro Puerto Capurro para flota extranjera, incluían además, facilidades para el reproceso.

En resumen: no es sólo obligar a hacer un depósito -que después es sólo un depósito de paso-, sino que tenemos que buscar alternativas para brindar las condiciones para tener trabajo y mano de obra uruguaya en la industria de la pesca.

U.P: El consumo de pescado es otra cuestión que se discute. ¿Aumentar el consumo podría aumentar la cantidad de pescado disponible y en consecuencia a menores precios? ¿Podríamos comer otras especies?

En general, el uruguayo consume pescado en niveles similares a muchos países cuyos datos nos asombrarían. La gente dice que se come poco pescado, pero en las zonas urbanas está alrededor de los 9,5 kilos por persona, algún informe dice un poco más de diez kilos per capita incluso. Cuando decimos eso, son kilos de pescado en base a pescado entero, lo que se consume en conservas, en filetes, se transforma a su equivalente en pescado entero. El uruguayo no es de los que más le gusta comer pescado, esa es la realidad, cuando en otros países hay un evento o una reunión familiar se inclinan por el pescado, en situaciones similares nosotros terminamos en un pedazo de asado, siempre.

El pescado en la percepción del consumidor es caro, pero si lo comparamos, nos damos cuenta que hay diferentes especies, comparar abadejo con pescadilla es como comparar faisán con pollo. Existen productos que pueden ser muy baratos, pero que no son los que estamos acostumbrados a consumir, por ejemplo el calamar. Probablemente por cien y pocos pesos, se compra calamar como para comer en un guiso durante una semana. Luego están los mitos como el que dice que la persona se queda con hambre... se queda con hambre porque se digiere más rápido, porque es más liviano, tiene menos grasa, tiene menos tejido conjuntivo.

Los precios del pescado reflejan que, aunque se lo salga a buscar y esté en el agua, el que un barco va a buscarlo tiene un costo, de inversión, de trabajo, de combustible; quien sale a pescar, y esto lo pueden decir los marineros y tripulantes, no siempre se trae la bodega llena, no siempre el viaje es rentable. Además, el pescado tiene su merma, para sacar un kilo de filete de corvina, se necesitan cuatro kilos de corvina entera; para hacer un kilo de filete de merluza se necesitan 2.5 kilos de merluza entera.

consultation "Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing" in the FAO. Uruguay was probably the fourth or fifth country that ratified said agreement.

We are working on regulations so that -once they are approved- no foreign ship will be able to enter Uruguayan ports unless they are duly designated and they undergo the appropriate controls, that is to say, unless they have a permit issued by DINARA, which will be granted, upon advance notice of arrival, based on the information regarding where and how it has been fishing and under which authorization, and after undergoing the inspections Uruguay deems necessary. Taking into account our previous experience, we know that the majority of vessels that currently unload here can comply with these regulations. The ones that did not comply with said regulations are gone, because DINARA requires a system similar to the one I just mentioned in order to extend certain certifications. The ships that do not comply with the requirements will not be able to enter the port. This situation is so real that last year for the first time, based on an inspection carried out by DINARA in a foreign ship in the Port of Montevideo, we requested to the Commission for the Conservation of Atlantic Tunas, of which Uruguay is a member country, that this ship was included in the list of illegal ships. That was approved and today that ship and another one, whose name is similar and probably belongs to the same company and was reported by South Africa, are wanted by INTERPOL not only for illegal fishing, but for human trafficking and other crimes generally associated thereto.

The Port of Montevideo should have a serious port future, where foreign fishing is carried out and where competitive conditions are granted to vessels flying the national flag and to national companies in order to process the majority of fish that is unloaded in Montevideo. That is why the calls for bids for the future Capurro Port for foreign fleets also included benefits for reprocessing.

To sum up: it is not only a matter of requiring a warehouse -which eventually will become only a transitory warehouse-, we need to find alternatives to provide the necessary conditions to have Uruguayan work and labor in the fishing industry.

UP: Fish consumption is another issue under debate. If consumption increased, would that increase the amount of fish available and consequently reduce prices? Would we be able to consume other species?

In general, Uruguayan people consume fish at similar levels than many other countries whose data would amaze us. People say we do not eat much fish, but in the urban areas it is approximately 9.5 kilos per person, some reports even state that slightly more than ten kilos is consumed per capita. These numbers refer to whole fish, canned fish and filets are converted into their whole fish equivalents. Uruguayan people do not like fish so much, that is the



Buques pesqueros amadrinados en puerto
Fishing vessels tied together in the port

DINARA está trabajando en buscar la manera de mejorar el consumo de pescado en el mercado interno. Estamos preparando algunas publicaciones destinadas a público escolar, porque entendemos que una dieta equilibrada y saludable contribuye al desarrollo mental y físico desde las etapas más tempranas de vida. Pero desde el punto de vista industrial si se aumentara, en un quinquenio, en base a promociones, digamos dos kilos más por persona y por año, que sería una meta altísima, serían 6000 toneladas de pescado, para lo que es el movimiento del puerto, no es nada. Si se piensa que el aumento en el consumo interno va a cambiar el perfil de la industria en un país de tres millones de habitantes, no es real. La industria tiene que crecer hacia afuera.

U.P: Actualmente algunos mercados externos a los que exportaba Uruguay se han resentido, ¿cómo están afectando al sector estas situaciones?

El mercado exterior es fundamental y, en general, no tenemos los problemas que tienen otros productos que tienen trabas sanitarias para acceder, Uruguay en pesca exporta a más de 70 países sin problemas, inclusive a los países de la Comunidad Europea o EE.UU. Sucede que cada vez más el mundo y, sobre todo después de la crisis europea y americana 2008 – 2009, es más proteccionista, en especial, para la industria de pesca costera, la que opera sobre corvina y pescadilla, donde Nigeria era nuestro principal mercado. Nigeria en setiembre cerró sus compras a todo el mundo. Se han hecho toda clase de gestiones y las respuestas que hemos tenido hasta el momento han sido contradictorias. Este tema se está tratando junto con Cancillería y genera cierta incertidumbre. Por ahora, las empresas están colocando en otros mercados africanos y están ampliando sus negocios con China.

Cuando un mercado pone este tipo de trabas, también los precios se resienten y ese es un problema más. Nigeria va a tener que cambiar la actitud, porque va a precisar nuestro pescado, además Uruguay está en condiciones de llegar a otros acuerdos porque participamos en órganos comunes -como la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZOPACAS)- y de alguna manera son relaciones con África que queremos aumentar, no sólo como mercado, sino que Nigeria es un proveedor importante de hidrocarburos. Son medidas que Nigeria está aplicando en general, no es una medida con Uruguay.

Esto se relaciona a los barcos extranjeros, porque las subvenciones que reciben, en buena parte están causando estos problemas. Aplican miles de millones de dólares en subvenciones y las subvenciones a la pesca han sido discutidas desde la Ronda de Doha hacia acá, y en la Organización Mundial del Comercio (OMC), porque implican un aumento de la capacidad pesquera y para Uruguay, que es un país chico, implica una competencia desleal.

Si analizamos las curvas de extracción pesquera que citabas al principio, cuando se comienza a explotar un recurso, este crece y el esfuerzo pesquero, que es lo que uno captura por cada hora de arrastre, por cada día, busca un lugar óptimo. Llega un momento, que cuando empezamos a sobreexplotar el recurso, ese costo empieza a subir, pero el rendimiento empieza a bajar. Si los subsidios cubren la diferencia entre ese costo y el rendimiento, cada vez se van a sobreexplotar más los recursos.

U.P: subvenciones directas e indirectas

Claro. Por eso se plantea en la OMC como un tema ambiental, esas subvenciones terminan perjudicando y causando una sobreexplotación de los recursos. Se subvenciona la construcción de buques, se subvenciona el combustible, se subvencionan las medidas de seguridad y trabajan con gente a cambio de un plato de comida. Hay un montón de temas que hacen que Uruguay tenga que discutir en los próximos años cómo hace para competir en un mundo que tiene esas condiciones.

Hay otras subvenciones que distorsionan los mercados pesqueros. Nigeria se ha planteado también desarrollar la acuicultura, a la que se vuelca subvenciones importantes, porque puede lograr producciones que contribuyan a disminuir la desnutrición y el hambre. Igualmente Brasil, que era un gran cliente de Uruguay, ha disminuido la compra de pescado uruguayo, porque produce más pescado por acuicultura con inversiones importantes del gobierno y también porque parte de lo que consume lo



Buque pesquero chino en el Puerto de Montevideo
Chinese fishing vessel in the Port of Montevideo

truth, in other countries when there is a social event or family gathering they choose fish, in similar situations we always end up eating barbecued beef.

From the consumer's point of view, fish is expensive. But if we compare it we realize there are different species, comparing pollack to small hake is like comparing pheasant to chicken. There are products that might be really cheap, but we are not used to consuming those products, for example squid. Probably for just over a hundred pesos you could buy squid to prepare a stew for a week. Then there are myths like the one that you will still be hungry after eating fish... you may be hungry because digestion is faster, because it is lighter, it has less fat, it has less connective tissue.

Fish prices reflect that, even though it is there in the water and you go and catch it, the ship has investment, labor and fuel costs. The fishing boats, as the sailors and crew know, not always come back with the hold full of fish, the trip is not always profitable. Besides, part of the fish is lost: to get a kilo of croaker filets you would need four kilos of whole croaker, to get a kilo of hake filets you would need 2.5 kilos of whole hake.

DINARA is working to find a way to improve fish consumption in the domestic market. We are preparing some publications for school students, because we know that a balanced and healthy diet contributes to the mental and physical development from the first years of life. From the industrial point of view, if thanks to promotions it increases in a five-year period approximately two kilos per person each year, which would be an ambitious goal, it would account for 6000 tons of fish, which for the port movement is not much. It is not realistic to think that an increase in domestic consumption is going to change the profile of the industry in a country with a population of three million inhabitants. The industry should expand overseas.

U.P: Currently some foreign markets to which Uruguay used to export have slowed down, how is this situation affecting the sector?

The foreign market is crucial and, in general, we do not have the problems other products have regarding sanitary restrictions to access other countries, Uruguay exports fish to more than 70 countries without any problem, even to the European Union countries and the United States. The world is getting more and more protectionist, specially after the European and American crisis of 2008-2009, when it comes to coastal fishing, that is to say small hake and croaker, for which Nigeria was our main market. Nigeria stopped buying to the rest of the world in September. We have taken all kinds of actions, but until now we have received contradictory responses. This issue has been discussed with the Ministry of Foreign Affairs and it generates certain uncertainty. For the moment, companies are conducting business with other African markets and are expanding their business with China.

When a market imposes this kind of restrictions, prices are also affected and that is another problem. Nigeria will eventually change its attitude because it will need our fish. Besides, Uruguay is in a good position to reach other agreements because we are part of joint organizations such as the South Atlantic Peace and Cooperation Zone (ZOPACAS) and in some way we want



Buques pesqueros y contenedores refrigerados
Fishing vessels and refrigerated containers

compra a otro país que también subvencione la acuicultura. Es más fácil decir no a las subvenciones a la pesca silvestre, pero es difícil decirle a un país que no subvencione cuando está eliminando el hambre, pero la realidad es que en el mundo capitalista en el que vivimos, por más subvención que se vuelque a la acuicultura, si el negocio no es sustentable, en algún momento se va a producir una crisis, va a faltar el dinero y van a faltar alimentos.

En diciembre se aprobó en Uruguay una nueva **Ley de Pesca Responsable y Fomento de la Acuicultura**, casi exactamente 44 años después de la primera ley de riqueza del mar. Por primera vez, introduce algo que para mí es muy importante en el sector pesquero, que es institucionalidad pesquera, más allá de la institución de gobierno. Crea un Consejo Nacional de Pesca -con participación de varios organismos públicos, empresarios, tripulantes, trabajadores-, un Consejo Nacional de Acuicultura y Consejos Zonales de Pesca Artesanal, como manera de institucionalizar todo ese entramado y producir una mejora en la cadena de valor.

U.P: ¿La estructura industrial de procesamiento necesita una reconversión?

Creemos que es adecuada y que inclusive tiene espacio ocioso, aunque siempre hay cosas para mejorar.

U.P: ¿Toda se ubica en Montevideo o existe alguna instalación en otras ciudades?

Hay una empresa grande en Solís de Mataojo, pero básicamente está en los alrededores de Montevideo; la que existía en La Paloma se ha perdido. La infraestructura, los recursos humanos, los recursos técnicos, creemos que son adecuados para acompañar el crecimiento. Parte de las exportaciones hoy en día, son de admisión temporal inclusive de pescado que viene, no de buques que descargan en Montevideo solamente, sino que es descargado en otros lados y viene en contenedores.

La flota uruguaya si entendemos que necesita ser mejorada y renovada, en acuerdo con la Agencia Nacional de Investigación (ANI) adjudicamos recientemente una consultoría para que estudie la factibilidad técnica, económica y financiera de reconvertir o de modernizar la flota pesquera uruguaya. Un tema para el que habrá que buscar soluciones financieras y técnicas, analizando hasta que punto se puede, parte de esa reconversión, realizarla en el Uruguay y esté inscrita dentro del Plan Naval del Ministerio de Industria y el Cluster Naval.

to expand our relationships with Africa, not only as a market, because Nigeria is an important supplier of hydrocarbons. These are measures that Nigeria is implementing in general; it is not a measure against Uruguay.

This is related to foreign ships, because the subsidies they receive are, for the most part, causing these problems. They grant thousands of millions of dollars in subsidies and fishery subsidies have been discussed since the Doha Development Round in the World Trade Organization (WTO) because they imply an increase in fishing capacity, and for Uruguay, which is a small country, it implies an unfair competition.

If we analyze the fishing curves you mentioned, when a resource is exploited for the first time, it grows and the fishing effort, which is a measure of the amount of fishing trawled over an hour, per day, searches for an optimum place. It comes a point in which, when we begin to overexploit the resource, said cost starts to grow, but yield starts to decrease. If the difference between cost and yield is covered by subsidies the resources are going to be more and more overexploited.

UP: Direct and indirect subsidies

Of course, that is why it is addressed as an environmental issue in the WTO, said subsidies end up causing damages and an overexploitation of resources. Shipbuilding is subsidized, fuel is subsidized, the security measures are subsidized and they work with people in exchange for food. There are many issues that cause that Uruguay has to consider in the next years how to compete in a world with these conditions.

There are other subsidies that affect the fisheries markets. Nigeria plans to develop aquaculture as well, to which important subsidies are granted, because it can achieve productions that help reducing malnutrition and famine. Brazil, which was also a big client for Uruguay, has reduced the purchase of Uruguayan fish because it produces more fish by aquaculture with important investments from the government and also because part of the fish they consume is bought from other countries that also grant subsidies for aquaculture.

It is easier to reject subsidies to wild fisheries, but it is difficult to tell a country it should not grant subsidies when it is eradicating famine, but the reality is that in a capitalist world, regardless of how many subsidies are granted to aquaculture, if a business is not sustainable, at some point there will be a crisis, there will not be enough money and food.

In December, a new **Responsible Fishing and Promotion of Aquaculture Law** was passed in Uruguay, almost exactly 44 years after the first law regulating sea natural resources was enacted. For the first time, it introduces something that, in my opinion, is really important for fisheries: the fishery institutional framework, beyond the government institutions. It creates a National Council for Fisheries -where several state bodies, businessmen, crews and workers take part-, a National Council for Aquaculture and Regional Councils for Artisanal Fisheries, as a way to provide an institutional framework and make improvements in the value chain.

UP: Does the processing industrial structure need to be reconverted?

We think it is suitable and that it even has idle space, although there are always things to improve.

UP: Are all facilities located in Montevideo or are there any facilities in other cities?

There is a big company in Solís de Mataojo, but basically they are located in the areas surrounding Montevideo; the one that was located in La Paloma is not there anymore. We think the infrastructure, the human resources and the technical resources are suitable for growth. Part of the current exports is of temporary admission, including fish that not only comes from vessels unloading in Montevideo but also that is unloaded in other parts and comes in containers.

We think that the Uruguayan fleet needs to be improved and renewed. Together with the National Investigation Agency (ANI) we recently assigned a consultancy to assess the technical, economic and financial feasibility of restructuring or modernizing the Uruguayan fishing fleet. An issue for which financial and technical solutions must be sought, analyzing up to which point part of this restructuring could be carried out in Uruguay and is included in the Naval Plan of the Ministry of Industry and the Naval Cluster.

La Administración Nacional de Puertos construirá una infraestructura especializada para flotas pesqueras.

A camino de un nuevo puerto pesquero



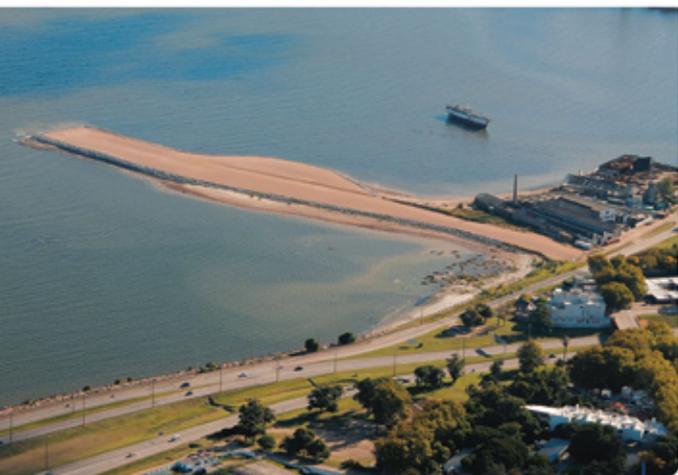
Vista de la localización del proyecto Puerto Capurro.

Convocados por Uruguay Portuario a realizar una puesta al día del proyecto Puerto Capurro, el Ing. Julio Goldzak y la Ec. Lourdes Manzour, repasaron las etapas cumplidas en los últimos años, en pos de la concreción de uno de los más ambiciosos planes de expansión que lleva adelante la ANP, en coordinación con diversas instituciones públicas.

En el Puerto de Montevideo actualmente tenemos un sector –Muelle Mántaras– donde se localizan los buques de la flota pesquera nacional industrial. También operan en otros muelles, en las “ventanas” que les permite el movimiento comercial –contenedores, cruceros, graneles–, aunque sin prioridad frente a otros barcos. Este es uno de los principales problemas para el sector ya que a veces es necesario que interrumpen su tarea, dejen el muelle libre para otra operativa y luego vuelvan.

En la zona de Capurro lo que se está planeando es una infraestructura especializada para la pesca, quizás no exclusiva, pero sí para que esa actividad funcione con los mejores estándares internacionales.

Este proceso comenzó con el Plan Maestro solicitado por la Administración Nacional de Puertos (ANP) en el año 2000-2001, realizado por el consorcio Sogreah – Hidrosud Port Autonome de Marseille, este como un adicional presentó un estudio y una propuesta para una posible terminal pesquera en Capurro. Inicialmente el planteo era un puerto solo para la pesca extranjera. La



2,36 hectáreas consolidadas en la localización del futuro puerto.

idea se retomó en la administración del Ing. Fernando Puntigliano, ajustando el alcance del proyecto hacia la actividad pesquera nacional. A raíz de la falta de espacio en el Puerto de Montevideo y la voluntad de la administración de mantener la actividad pesquera nacional sin afectarla, -se podría haber cambiado de puerto a La Paloma por ejemplo-, se definió instalarla en Capurro para modificar su localización lo menos posible.

Así se creó el Proyecto Institucional Nro. 8 que se llamó Puerto Capurro. Se definió que en la faja costera era necesario expropiar una serie de padrones para su localización. Comenzó entonces un proceso de expropiación -que siempre es lento y engorroso-, en el cual hay que llegar a muchos acuerdos. Hoy, esa etapa está muy avanzada, hay predios que ya fueron expropiados y ANP ha tomado posesión de los mismos. Se construyó un primer relleno para que sirviera como acceso a la zona. En el ínterin de los trabajos para este proyecto, se recibió una propuesta de un grupo inversor español para instalar allí un Módulo Internacional, para operarlo como concesión de obra pública retomando la idea inicial. Por circunstancias coyunturales del momento -crisis en España, circunstancias locales-, se hizo el llamado y no hubo oferentes.

Ante esta situación la Administración optó por dar por finalizado el proceso de lo que establece la Ley de Iniciativa Privada, y ejecutar la obra como obra pública. En eso estamos hoy, el pliego para licitar la construcción del Módulo Internacional está a estudio en el Directorio de ANP. Se plantea licitar el proyecto ejecutivo y la construcción con fondos propios, con la posibilidad de que una parte pueda ser financiada por el oferente, como parte de la oferta. Tendrá que ir consorciado con una entidad financiera o similar. No es la operación lo que se licita ahora sino la construcción.

Paralelamente, además de las expropiaciones, se licitó la ingeniería básica del Módulo Nacional, que está en etapa de adjudicación a una consultora en ingeniería. También está en proceso de adjudicación el relleno, de uno de los padrones costeros ya expropiados, con una

tecnología novedosa que es la de relleno con geotubos, que aprovecha los sedimentos de la dársena a dragar para rellenar y evita tirarlos en las zonas de vertido del dragado de mantenimiento. Esta nueva forma es económica, pero fundamentalmente, es ambientalmente amigable. Sabemos que tenemos un pasivo ambiental y el hecho de removerlo requiere ciertas precauciones. Se han hecho prospecciones en el lugar y los grados de contaminación, si bien no son elevados, requieren precauciones. La posibilidad de desarrollo de esa tecnología nos da una herramienta más para seguir adelante con la Terminal y quizás más adelante, la posibilidad de utilizarla en otros emprendimientos portuarios.

Como preparación para estos trabajos se hicieron 30 perforaciones, se extrajeron muestras de cada una de ellas, en los 3 primeros metros se extrajeron casi 90 muestras y se ensayaron con todos los posibles contaminantes. Solamente tuvimos una muestra fuera de los rangos aceptables. Utilizamos la norma española que es la que más se acerca a lo que tenemos que ceñirnos. Otras normas europeas (la holandesa por ejemplo) manejan valores más exigentes porque el pasivo ambiental que tienen es muy superior al nuestro por la cantidad de años de explotación de puertos que llevan. El relleno de ese padrón por geotubos, es un experimento a escala grande, si nos da buen resultado se podría dragar toda la dársena de Capurro con este sistema.

Este padrón forma parte de una zona de borde muy importante que la Intendencia Departamental de Montevideo (IDM) quiere valorizar transformándola en un paseo público que, por su localización, es ideal y se lo merece la ciudad, por eso están muy atentos a lo que estamos haciendo para ver si también puede ser una solución para los proyectos que tienen en la zona.

“Para la actividad implica una ampliación de su capacidad de atraques, en régimen de casi exclusividad para la pesca, más una nueva estructura de mantenimiento del frío.” Ing. Julio Goldzak



Vista del barrio Capurro frente a la bahía de Montevideo.

La iniciativa privada inicial, planteaba la construcción de una cámara de frío cercana al muelle para garantizar la cadena de frío de los productos que ya venían de alta mar congelados. El objetivo era ese, hoy por hoy, en los lineamientos estratégicos de ANP hay una visión más amplia, están ligados a como se va a definir la adjudicación del Depósito 11 y en ese sentido saber si en Capurro conviene retomar el concepto y construir allí también cámaras de frío. Ya se armó un pliego para esto que incluye la obra y la explotación, que está a estudio por parte de la Administración. Esa concesión de obra pública está ligada por supuesto al muelle, la dársena, y demás desarrollos necesarios que aún no se licitaron.

Se ha ejecutado el relleno de 2,36 hectáreas consolidadas. Se densificó esta área a lo máximo posible para ser utilizada con fines portuarios. Es suficiente para construir la parte de frío, pero se necesita más espacio junto a los muelles de acuerdo a la cantidad de buques previstos. La cantidad de muelles sería superior a Mántaras, un poco más grande que todos los muelles que hoy ocupa la pesca en el puerto. Para la actividad implica una ampliación de su capacidad de atraques, en régimen de casi exclusividad para la pesca, más una nueva estructura de mantenimiento del frío. De todas formas, siempre estará la posibilidad de que algún pesquero venga al Puerto de Montevideo - muelle 11-, realice su operativa y luego vaya hacia Capurro por reparaciones, avituallamiento, etc.

Esta localización tiene diversas ventajas, entre otras, por allí pasa el ramal que va hasta la refinería de La Teja que, si bien es de la Administración Nacional de Combustibles Alcohol y Portland (ANCAP), quizás se le pueda anexar un ramal para que vengan los contenedores refrigerados desde Puerto Capurro hasta el Puerto de Montevideo para ser cargados a los porta contenedores. Desde el punto de vista constructivo, hay una zona de afloramiento rocoso que permite armar un muelle, es una pared de roca a más de 20 metros de los cuales necesitaríamos dragar 7 a 8 metros que es lo que necesitaría la flota pesquera. Otra ventaja importante es aprovechar el canal de acceso a la refinería de ANCAP en La Teja. Esa ubicación resulta la más económica desde el punto de vista de la ingeniería.

“Estamos ante el desafío de armar un pequeño puerto desde cero donde no existe nada.” Ing. Julio Goldzak

Para la zona de influencia del proyecto, la definición del Puerto en esa ubicación al principio no fue una buena noticia, pero han pasado los momentos críticos de resistencia. Cuando la IDM se enteró, inicialmente rechazó el proyecto hasta que entendieron el alcance que queríamos darle, se desmitificó el tema de la zona roja, de las implicancias de la población de los pesqueros, etc. Las zonas rojas no existen como antes, se han distribuido por otras partes de la ciudad, con una organización distinta, casi empresarial que le da

garantías a los vecinos y a los usuarios.

Nosotros le pusimos como ejemplo el puerto chileno de San Antonio con una bahía con muchas similitudes a la nuestra y dónde el área de pesca es un paseo turístico. La IDM está muy interesada en revitalizar la zona compatibilizando sus proyectos en la zona de Bella Vista y Capurro con los nuestros. Estamos creando una zona soporte para hacer un puerto integrado al barrio.

La realización de Puerto Capurro conlleva muchas tareas, diversos procesos muy complejos, incluso algo que no es menor que es el traslado de la flota -cuando esté terminado- implicando al Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca, Dirección Nacional de Aduana, Dirección Nacional de Migraciones, Armada Nacional, ANP, etc. Estamos ante el desafío de armar un pequeño puerto desde cero donde no existe nada. Una de las primeras acciones que realizamos fue la tramitación de un recinto aduanero portuario y Capurro ya es un nuevo Recinto Aduanero Portuario en la bahía de Montevideo.



Lourdes Manzour

Es Economista por la Universidad de la República (UDELAR) y Licenciada en Marketing por la Universidad Católica del Uruguay (UCUDAL). Ingresó a la Administración Nacional de Puertos en el año 2005, desde entonces se desempeña en Desarrollo Comercial.



Julio Daniel Goldzak

Es Ingeniero Civil -opción Vial- por la Universidad de la República (UDELAR) y Posgraduado en Gestión de la Construcción de la Universidad ORT. Ingresó a la ANP en mayo de 2004, desempeñándose como asesor técnico de la Gerencia General y luego como asesor técnico del Departamento Proyectos y Obras.

Cuando llegan los cruceros



Entre la finalización de la pasada temporada de cruceros 2013-14 y la próxima que ya se prepara, continuamos profundizando en sus pormenores. Una sola pregunta, bastó para que en forma sólida nuestro entrevistado nos narre la actividad que se desencadena antes, durante y después del atraque de un crucero en muros montevideanos desde la perspectiva y responsabilidad de la Administración Nacional de Puertos.

¿QUÉ HAY DETRÁS DE LA ACTIVIDAD DE UN CRUCERO?, ¿CÓMO SE PREPARA EN EL PUERTO SU LLEGADA?

Gabriel Canale ingresó a la Administración Nacional de Puertos (ANP) en Recursos Humanos, y luego de un pasaje en Terrestre y en la Terminal de Contenedores, ya hace más de dos décadas que cumple funciones en el Área de Operaciones y Servicios de la División Coordinación Operativa. Actualmente forma parte del equipo de responsables de la coordinación operativa de cruceros, nos comenta "La llegada de un crucero comienza siempre el día anterior y si es un lunes comienza el sábado. Cuando la agencia marítima, que representa a los buques frente a la ANP, solicita los servicios y locaciones en la Unidad de Gestión de Tráfico ('Decretos', como se conoce en la jerga interna). El agente marítimo suele llegar alrededor de las 10 de la mañana con toda la información y necesidades del crucero. A partir de ahí, se hace la diagramación y planificación de los atraques de ese día y del día siguiente."

"Cuando atraca un crucero es algo que se sabe con mucha anticipación, es algo fijo y bastante seguro. A nivel comercial y a efectos de su venta esto es fundamental, los itinerarios de cruceros se arman años antes para poder ser negociados. Por ejemplo, en ANP para el próximo período 2014 - 2015, ya tenemos al día de hoy 109 cruceros confirmados. También ya sabemos de arribos de cruceros que llegarán en el año 2016."

CADA BUQUE EN SU LUGAR Y UN LUGAR PARA CADA BUQUE.

Gabriel Canale, pone énfasis en la importancia que ANP le da al orden y a la seguridad a la hora de planificar esta actividad,

así como al trabajo coordinado con otras organizaciones y al trato humano que se brinda. Dice Canale en tal sentido: “el agente marítimo, llega con sus requerimientos y nosotros por experiencia ya sabemos que características tienen los cruceros, el tipo de pasaje, su idiosincrasia. Lo que se hace en ese momento lo determina ‘Decretos’, teniendo en cuenta la hora de arribo, la hora de salida, la eslora, la cantidad de gente, cuantos ómnibus de turismo esperan, la disponibilidad de atraques, estos puntos determinan a que puestos va cada embarcación. Los puestos de atraque 3, 4 y 5, por ejemplo, tienen mayor amplitud de piso que los atraques 1 y 2, por lo que se pueden poner más ómnibus de turismo a la espera de pasajeros. Esto se hace oficialmente todos los días de lunes a sábados, salvo feriados.”

“Quienes estamos encargados de esta actividad, debemos saber el tipo de materiales y provisiones que solicitó el buque y en qué forma serán embarcados. Tenemos en cuenta que el suministro de los mismos puede ser desde el sector local, lo que lleva a un seguro movimiento de camiones o importados por la misma empresa, estos llegan en contenedores que deben ser abiertos y transportado su contenido con elevadores o grúas, hacia el crucero.”

La cantidad de ómnibus para turismo se averigua directamente en las empresas que prestan ese servicio, de acuerdo con Canale “se trata de equilibrar el tráfico derivado de la zona de atraque, con el del resto del puerto, porque estas unidades pueden coincidir con los ómnibus que entran a la Terminal de Pasajeros del Puerto u otros transportes y ese flujo de vehículos nos lleva a tener que extremar las precauciones para mantener la seguridad vial. A esto se suman los taxis, remises y el servicio de minibuses que se ofrece a los turistas al desembarcar. El servicio de taxis fue contratado por ANP a través de una licitación y determinada cantidad de móviles deben estar presentes cuando arriba un crucero. Los minibuses y los remises, están ligados al operador turístico, nosotros tan solo definimos el lugar donde pueden estacionar.”

El turista cuenta también con servicios de cafetería, Internet y venta de souvenirs en la llamada “isla de servicios” de gestión privada.

SU MAJESTAD EL BUQUE.

Otros servicios importantes al buque son el suministro de agua potable y el retiro de residuos sólidos, a los que se suman el servicio de retiro de aguas negras (baños), grises (cocinas) y de sentina (motores). También está el suministro de combustible, por lo general desde una de las bandas (costado del crucero) por un buque tanque (Bunker – Ship).

En procura de que la actividad se desarrolle con normalidad nos comenta el entrevistado que “se ha acotado –en lo posible- la atención a dos cruceros por día, si extendemos a más de dos los atraques ya no son suficientes y se habilitan los puestos de atraques 6, 7, 8 y 9. En este último caso, las condiciones de seguridad se extreman y debido a la aplicación del código PBIP (*) no se permite el tránsito de personas por el recinto portuario, la salida de turistas desde estos muelles es sólo en vehículos habilitados.”

“Sin perjuicio de esto, en el Puerto de Montevideo hemos recibido hasta seis cruceros con distintas esloras en una sola jornada brindando servicios a todos. Para esto se organiza todo muy bien para evitar que los servicios se saturen. Salvo por razones humanitarias, los arribos imprevistos no tienen prioridad. Si hay lugar se los recibe, el reglamento de atraques



da siempre preferencia a los buques anunciados, sin embargo, por respeto sobre todo a los pasajeros siempre se trata de resolver su ingreso a puerto.”

La ANP trabaja en forma coordinada con otros actores entre los que se cuentan “el Ministerio de Turismo y Deporte (MINTOURD), que provee de folletería e información al turista y la Prefectura Nacional Naval (PNN) que brinda seguridad fuera del área de operaciones determinada por el muelle donde atraca el crucero. En el área de operaciones la seguridad es responsabilidad del operador turístico que contrata a una empresa de seguridad privada. No obstante, ANP tiene la última palabra en materia de cambios o pautas para un mejor servicio.”

LA CARA HUMANA DE LA EMPRESA.

“Hay muchos funcionarios involucrados en esta actividad, sin ellos sería imposible el logro. Hace más de doce años que me desempeño en ella, junto con mi compañero el Sr. Nelson Soiza nos dividimos las tareas, somos la cara visible de la ANP, los tripulantes nos conocen y eso facilita el relacionamiento. Nuestra tarea ante el barco (por su sigla en inglés PFSO (**)) si bien existe en otros puertos, no siempre tiene una presencia física. Nosotros en cambio nos involucramos, estamos presentes, esta dedicación es un pequeño plus que tenemos. Los tripulantes y responsables se sienten tranquilos en Montevideo y a nosotros nos gusta que sea así.”

“Fue una temporada normal, con muchos pasajeros brasileños y argentinos. Todo fue bien coordinado entre todas las partes que hacemos la recepción de cruceros. Vinieron 200.039 turistas en los cruceros arribados y ya tenemos una estimación interesante para la próxima temporada”

(*)Nuestro país por la Ley 14.879 fecha 23 de abril del año 1979, adoptó las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 74) y su Protocolo de 1978, la que fuera enmendada por la Ley 17.504 del 18 de junio de 2002, relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítima. En el Capítulo XI-2 del citado Convenio hace referencia al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte «A» del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, del Citado Código.

(**) Port Facility Security Officer: Oficial de protección de la instalación portuaria.

Puerto de Fray Bentos, presente y futuro.

Por sus condiciones de profundidad cercana a la costa el puerto natural de Fray Bentos se utilizaba como puerto varios años antes de la fundación, el 16 de abril de 1859, de Villa Independencia, primer nombre de la población. Como en otras ciudades del litoral uruguayo la localización de la futura ciudad se hizo en relación con ese enclave natural reconocido por sus fundadores.



Fray Bentos y su puerto tienen desde entonces una rica historia en común en la que inmigrantes de varias regiones de Europa, ciudadanos argentinos y pobladores uruguayos, dieron vida a industrias y empresas cuya influencia superó los límites del país. Los avatares económicos internacionales hicieron que la ciudad y su puerto pasaran por muy diferentes situaciones. Hoy nos ocupa la actualidad del Puerto de Fray Bentos que está bajo la égida de la Administración Nacional de Puertos desde 1992. Conversamos con el Sr. Sergio Barbusano, Jefe de Puerto desde el año 2007, sobre el presente y el futuro de un puerto que al servicio de la floreciente economía de la región apuesta a la reactivación de sus movimientos.

UP: Usted llegó a este puerto luego de ganar un concurso para el cargo ¿antes de esa fecha qué conocimiento tenía del Puerto de Fray Bentos?

Fui personalmente por primera vez para el concurso, en ese entonces había un desconocimiento de los recintos portuarios por parte de los funcionarios administrativos. Sin embargo tenía contacto con todos los puertos porque rendía los gastos, sabía como se manejaban, pero no los conocía personalmente. De Fray Bentos sabía lo que movía y poco más.

UP: ¿Cuál era la situación de Fray Bentos en ese entonces?

Era muy distinta la operativa de lo que es ahora. Hasta la instalación de Botnia el puerto movía básicamente madera en exportación a las papeleras en el exterior, salían troncos enteros directo de Fray Bentos a destino en buques que podían navegar bien por el río. Una vez inaugurada la planta esa carga pasó a entrar directamente allí y eso bajó un 80% el movimiento del puerto.

Contaba también con la operativa de frutos hasta que se instaló una planta de frío en Palmira y el movimiento pasó hacia ahí. Llegaba un promedio de un barco por mes, buques tipo Handy que cargan entre 25.000 y 28.000 toneladas, pero que aquí cargaban muchísimo menos de su capacidad, entre siete y ocho mil toneladas nada más. Esto debido a la poca profundidad del río, sobre todo en los cuatro pasos críticos (Márquez, Punta Amarilla, Punta Caballos y Barrizales) entre Palmira y Fray Bentos que condicionan la navegabilidad y la cantidad de carga que pueda transportar un buque. Estamos hablando de entre cinco metros y medio y seis de profundidad en el paso más crítico, el Paso Márquez.

UP: ¿Esos pasos siguen iguales?

El año pasado CARU (Comisión Administradora del Río Uruguay) hizo un dragado de mantenimiento general que dejó a 21 pies todo el trayecto, desde Nueva Palmira hasta Concepción del Uruguay (ARG). Luego, siete meses después, hubo un desmoronamiento del Márquez que lo volvió a dejar en 19 pies (al 0), unos seis metros.

UP: ¿Cuál fue la planificación que la ANP llevó adelante a partir de asumir el control del puerto?

La ANP procuró mantener y aumentar el movimiento, por ejemplo, en su oportunidad se hizo alguna prueba para traer troncos desde otros puntos del país a Fray Bentos, pero los resultados por distintos motivos no fueron rentables, en la competencia con el camión no rindió lo que se esperaba. Seguimos pensando que era posible hacerlo, había que buscar la forma. Eso se logró finalmente el año pasado con el buque "Alessi" que empezó a hacer viajes en enero de este año. Una vez por semana viene desde La Paloma (Rocha), arrancó con una demora de carga de un camión por hora y ahora cargan uno cada 10 minutos. En dos días el barco está descargado y zarpando. Los operadores mejoraron mucho su logística y su funcionamiento operativo, buscaron la mejor forma de cargar en La Paloma y descargar a los camiones en Fray Bentos. Este buque navega sin problemas por el río porque su calado es de 5,88 mts. Está cargando alrededor de 3.000 ton.; evita la circulación por las rutas de aproximadamente 100 camiones semanales, a esa cantidad equivale esa carga más o menos. Ahora esos camiones se mueven en un circuito corto de 5 Kms. entre el puerto y la planta.

El producto que más movía el puerto, hasta ahora, era la cebada malteada que se exporta a Brasil para la fabricación de cerveza. En Terminales Graneleras Uruguayas (TGU) se cargaban uno o dos barcos por mes.

En el año 2012 recuperamos el movimiento de frutos, todavía no con la intensidad que tuvimos, pero hemos tenido embarques de citrus para Europa con perspectivas de captar otros embarques en la zafra 2014.

En el año 2011 iniciamos una operativa con pesqueros coreanos en pos zafra de pesca. ANP necesitaba despejar muelles en el puerto de Montevideo, se decidió que los recibiera Fray Bentos y continuamos con esta operativa hasta hoy. Al principio fue un tanto resistido por la población local, argumentaban que se resentía la imagen del puerto del punto de vista turístico, la vista desde la rambla cambiaba, pensaban que era perjudicial para su paisaje ciudadano. Sin embargo en la práctica no tuvimos problemas, las estadías han sido sin inconvenientes. Ahora con el aumento de la actividad en los muelles los ubicamos en un lugar provisorio: el dolphin (pequeña isla suplementaria, construida de cemento sobre pilotes, para el amarre de los cabos de un buque). El mantenimiento de estos buques no ha sido todo lo beneficioso que habíamos pensado. La gran mayoría son buques calamareros que "se guardan" en el puerto.

Este año la prioridad es la actividad comercial del puerto, por eso los pesqueros estarán donde no la perjudiquen. El tonelaje movido por el puerto de 2012 a 2013 tuvo un incremento del 60 %, sin considerar la madera, que empezó este año.

(Ver pág. de Cifras Comerciales).

UP: Recibir barcos que necesitan un puerto para recalzar mientras no desarrollan sus actividades ¿seguirá siendo una actividad posible en Fray Bentos?

Por supuesto, en otra experiencia diferente, hace tres años que

vienen cruceros científicos que en verano navegan en el Atlántico sur y que también hacen estadía en Fray Bentos durante los seis meses en los que el clima les impide navegar. Este año llegó el "Ocean Diamond" que ocupa 150 mts. de muelle. Despiertan



Descarga de madera desde el buque "Alessi".

mucho interés y son muy visitados por la población de la ciudad, se coordina con Prefectura y en grupos suben al buque y allí los guían. Estas estadías demandan que el espacio del puerto se planifique muy bien para que las operativas sean compatibles. Hace tres años arrancamos con otra actividad inédita en este puerto: el desguace y transformación de buques. Comenzamos con un buque tanque, que se va a transformar en un pontón para trabajar en Montevideo en la obra de la regasificadora en Punta Sayago. Esperamos otro buque, un pesquero, que también se va a desguazar. Solicitamos a la empresa que vino a trabajar en el desguace que contratara gente de la ciudad. Eso se lo planteamos a todos los inversores que recibimos, es política de ANP tratar de brindarle la mayor cantidad de mano de obra posible a la gente local.

UP: Desde el puerto de Paysandú a Montevideo está saliendo carga contenedorizada hacia Montevideo, ¿esto podría suceder desde este puerto?

Estarán dadas las posibilidades en la medida que haya en Fray Bentos suficiente cantidad de contenedores que hagan rentable esa escala. Hay empresas que mueven contenedores que están interesadas. La empresa que se dedica a desguace de barcos por ejemplo, saca los materiales a reciclar en contenedores y estos los llevan en camiones hasta el Puerto de Montevideo para su exportación como hierro a fundir.

El Frigorífico Tacuarembó que elabora comed beef y lo envasa en latas de 5 kilos, tiene una producción diaria de un contenedor que también viaja en camiones a Montevideo. En la última coordinadora estuvieron presentes representantes de esa empresa y le hicimos una presentación sobre la operativa que podríamos desarrollar. En resumen, esta es otra empresa interesada en que haya una línea regular de puerto a puerto, eso es importante: la regularidad. En Young también hay empresas que mueven contenedores en camiones, Clady productos lácteos, El Tejar que mueve frutos... por alguno de los puertos podrían sacar su producción o por Paysandú o por Fray Bentos.



Descarga de equipos eólicos.

Infraestructura está analizando la posibilidad de comprar una grúa que pueda cargar contenedores de 20 TEUS a barcos que hagan escala en nuestro puerto.

UP: ¿El transporte en barcazas sigue pendiente?

Fray Bentos está cercano a Nueva Palmira, en esa distancia hemos hecho pruebas para calcular los costos de esta operativa. Pero su logística, en comparación con el camión, nos dice que los costos de transporte en barcaza son convenientes en trayectos de más de 300 kilómetros. La paramétrica da así y por ahora no surgieron otras opciones. Claro que no entran en las paramétricas el desgaste de las rutas que provocan los camiones, aunque debería integrarse el costo de mantenimiento de ruta al costo logístico. Si se incluyeran el costo en barcaza bajaría tremendamente. El intendente Lafluf ha manifestado varias veces que es partidario de la idea de, en el futuro, hacer obligatorio el transporte en barcaza. Las rutas no aguantan la cantidad de camiones, las arreglan y al poco tiempo otra vez se desgastan.

La conveniencia de transportar carga desde nuestro puerto por el río es una ecuación entre los volúmenes, los tiempos, las distancias, la disponibilidad de barcazas, etc. todo condiciona al precio. Paysandú al estar más lejos tiene un rendimiento distinto.

UP: ¿Qué otro tipo de carga puede recibir el Puerto de Fray Bentos?

Hay un movimiento nuevo que se dió por primera vez este año: la descarga de equipos para los parques eólicos que se están montando en el país. Bajar el primero fue una experiencia sensacional con volúmenes enormes, las aspas median 60 mts. de largo, para el puerto fue un desafío cumplido. Tenemos una explanada de dos hectáreas y media que hace años se usaba para acopio de madera, estaba desaprovechada y la acondicionamos como estacionamiento de camiones cuando hay operativas con granos; los sacamos de la ruta donde antes esperaban. Con esta carga necesitábamos espacio para acopiar los equipos eólicos y también usamos para esto gran parte de esta explanada. Para poder recibir esta carga tuvimos que nivelarla, con el apoyo de la intendencia de Río Negro, que está muy involucrada en el movimiento portuario y en la idea de que el puerto salga adelante, se hizo la nivelación.

UP: ¿Cómo es la relación puerto ciudad?

Es excelente, ya comenté la colaboración de la Intendencia

Departamental de Río Negro, la Junta Departamental también se interesa mucho en la actividad portuaria. Al puerto vienen escuelas, clubes, organizaciones sociales de distintos ámbitos a visitarnos y a ver a algunos de los buques.

Este puerto tiene la facilidad de tener un acceso paralelo a la ciudad, lo que es una gran ventaja porque evita que los camiones la atraviesen. La ciudad siempre está pidiendo actividad, que el puerto trabaje. Como se sabe Fray Bentos es de las ciudades con mayor índice de desocupación y el puerto, si bien no es la solución, siempre dio una mano. Ahora, si bien ha aumentado la actividad, el tonelaje movido no va en proporción directa con el aumento de mano de obra. Hay operativas que no utilizan mucha mano de obra, de todas formas se van generando puestos que no existían, por ejemplo ahora está trabajando una empresa de recolección de desperdicios con volquetas, las llenan con las sobras de la madera que se embarca y se traslada a UPM. Esta es gente local que entró a trabajar a partir de la operativa con el "Alessi" desde La Paloma.

UP: ¿cuáles han sido las últimas obras realizadas?

La última obra importante fue la extensión del muelle (año 2007). En cuanto a inversión la más importante se realizó en el último año, en 2013 la Administración compró un terreno de siete hectáreas aledaño al puerto. Fue un proceso complicado que duró varios años porque era una sucesión intrincada. En estos momentos se está limpiando, se demolió una construcción precaria y vamos a cercarlo para incorporarlo de a poco al recinto. Este terreno se une al puerto por un terreno intermedio que se sedimentó con el tiempo, en los planos todavía figura como agua, pero en realidad una este gran terreno adquirido con el resto del recinto.

Nosotros intervenimos en el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad y una de las cosas que propusimos es que ese terreno que todavía no estaba negociado tuviera prioridad de uso para actividad portuaria. Pensando en que la ciudad no frenara el desarrollo del puerto, propusimos además que otros terrenos también se reservaran con el mismo fin.

Otra obra importante que está cercana a realizarse es el dragado del Río Uruguay, muy esperado por nosotros y también por los



Descarga de equipos para parques eólicos.



Explanada de acopio en el Puerto de Fray Bentos.

puertos argentinos, ya que ellos tienen aún más carga que nosotros para sacar. En este proyecto se dragará a 25 pies más dos de revancha desde Nueva Palmira a Concepción, lo ideal sería tener hasta Fray Bentos el mismo calado que Palmira, pero por lo menos con esta profundidad vamos a poder sacar buques con 25 o 28.000 toneladas, cuando lo máximo que hoy hemos cargado son 17.000.

Por lo menos podremos complementar un poco más con Palmira.

Como innovación podemos destacar el buque silo amarrado en Punta Arenal, el "Don Miguel" que transborda minerales, esta es una gestión coordinada con Nueva Palmira, ellos hacen la parte operativa y nosotros la administración. Desde el 29 de marzo se instaló también en este espacio el buque "Antwerpen" para operar específicamente con granos de la misma forma que el "Don Miguel".

Datos técnicos de la obra extensión de muelle. Realizada en el año 2007.

- 75 metros de muelle nuevo de losa apoyada en vigas transversales sobre pilotes.
- Dragado de 5.000 m³.
- Suministro e instalación de defensas, bitas, sistema contra incendio y redes de iluminación y agua potable.
- Modificación y extensión de trazado existente de vía férrea.
- Pilotaje-pilotes de diámetros desde 0,85 hasta 1,45 m.
- Montaje de superestructura.
- 2 dolphins de amarre - 1 en muelle existente y otro nuevo con acceso mediante pasarela metálica.
- Montaje de pasarela metálica de acceso a dolphin de amarre.



Sergio Barbusano

Ingresó a ANP como becario en el año 1977. En 1981 pasó a ser funcionario contratado. En 1992 ingresa a la Sección Acreedores (actualmente Pagos). En el año 2007 gana el concurso para el cargo de Jefe de División de Puerto de Fray Bentos, el cual desempeña hasta el momento.

Los puertos, en su participación en la cadena logística, requieren eficacia y eficiencia, para lo cual la tecnología es un aliado fundamental.

Sistema Nacional de Gestión Portuaria (SNGP)



Ports require efficiency and effectiveness in their role in the logistics chain, for which technology is a crucial ally.

National Port Management System (SNGP)

La Administración Nacional de Puertos ha generado el Proyecto Institucional denominado “Sistema Nacional de Gestión Portuaria”, cuyo objetivo es implementar una gestión informática nacional que apoye la estrategia de gestión portuaria. Esta propuesta está basada en el Plan Estratégico de ANP para el período 2010 - 2015.

En el marco de la Ley de Puertos 16.246 y sus Decretos Reglamentarios, a la Administración Nacional de Puertos se le ha encomendado por el Poder Ejecutivo la administración, conservación y desarrollo de los puertos comerciales de Montevideo, Colonia, Sauce (Juan Lacaze), Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú, Salto y el recientemente asignado Puerto de La Paloma.

Cada uno de estos puertos ha demostrado en el tiempo su perfil propio, en ese sentido no es necesario desarrollar la importancia del Puerto de Montevideo para el comercio nacional y su posicionamiento como puerto de tránsito y trasbordo regional desde y hacia el

The National Ports Administration has created the Institutional Project called “National Port Management System”, whose aim is to implement a national management computer system that supports the port management strategy. This proposal is based on ANP’s Strategic Plan for the 2010 - 2015 period.

According to Ports Law 16.246 and its Regulatory Decrees, the Executive Branch has assigned the management, maintenance and development of the commercial ports of Montevideo, Colonia, Sauce (Juan Lacaze), Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú, Salto and most recently the Port of La Paloma to the National Ports Administration.

Each one of these ports has shown its own profile in the course of time, thus it is not necessary to explain the importance of the Port of Montevideo for domestic trade and its position as regional transit and transshipment port from and to the rest of the world. The coastal Port of

resto del mundo. Hacia el litoral, se identifica al Puerto de Colonia como un puerto turístico, que moviliza a más de dos millones de pasajeros anualmente; el Puerto de Nueva Palmira es el principal operador nacional de graneles, mientras que el resto de los puertos comerciales combinan, en mayor o menor medida, diferentes tipos de operaciones.

Los puertos, en su participación en la cadena logística, requieren eficacia y eficiencia, para lo cual la tecnología es un aliado fundamental. Son muy importantes los aportes en inversión realizado por el sector privado ya sea en equipamientos, técnicas de trabajo, capacitación del personal, etc.

El sector público tiene exigencias similares, que demuestran que cumpliendo la normativa legal, el desarrollo y el crecimiento se pueden realizar con diferentes aportes que garantizan a todas las partes la eficiencia de los servicios.

Con esta herramienta todos los puertos serán administrados en forma integral, dispondrán de sistemas con la flexibilidad necesaria para acompañar el crecimiento y los cambios que el negocio requiere, y permitirá la incorporación de futuros emprendimientos portuarios.

La propuesta técnica es exigente, ya que requiere el relevamiento, el desarrollo y la integración de muchos procesos en todos los puertos administrados por ANP. A modo de ejemplo se enumeran algunos de los sistemas a adecuar:

- Gestión de Acceso de Usuarios (Versión nueva)
- Sistema de Gestión Portuaria
- Sistema de Gestión Portuaria - Acta de Decreto
- Sistema de Accesos - Órdenes de Trabajo - Web
- Sistema de Accesos - Órdenes de Trabajo - Balanzas

Colonia is identified as a tourist port, which transports more than two million passengers annually; the Port of Nueva Palmira is the main national operator of bulk cargo, while the rest of the commercial ports combine, to a greater or lesser extent, different types of operations.

Ports require efficiency and effectiveness in their role in the logistics chain, for which technology is a crucial ally. The investments made by the private sector are very important, namely equipments, working techniques, staff training, etc.

The public sector has similar requirements, which show that, complying with the legal provisions in force, development and growth can be achieved with different contributions that guarantee the services efficiency to all parties.

With this tool, all ports will be comprehensively managed, will have systems with the necessary flexibility to adapt to the growth and changes that the business requires and will allow including new port undertakings in the future.

The technical proposal is demanding because it requires survey, development and integration of many processes in all ports managed by ANP. By way of example, some of the systems to be adapted are listed below:

- User Access Management (New version)
- Port Management System
- Port Management System - Decree Records
- Access System - Work Orders - Web
- Access System - Work Orders - Weighbridges
- Containers System
- Clients Unique Registration System
- Automated Settlement and Billing (LAF) System
- Credit Billing System
- Port Security System - Web





- Sistema de Contenedores
- Sistema Registro Único de Clientes
- Sistema LAF (Liquidación Automática y Facturación)
- Sistema Facturación Crédito
- Sistema de Seguridad Portuaria - Web
- Sistema de Seguridad Portuaria - Emisión de Carnets
- Sistema de Seguridad Portuaria - Interfaz con TAGs
- Sistema de Seguridad Portuaria - Interfaz con molinetes
- Manifiestos Marítimos AS400
- Manifiestos Marítimos Web
- Agenda horaria de transporte de carga
- Sistema de información en Terminales
- Consultas Web de Buques
- Sistema de Indicadores de Calidad de Estadía de Buques

La implementación de cada uno de estos sistemas es un hito del proceso integrador y es la herramienta de cuantificación del grado de avance del proyecto.

Con la implantación del SNGP los beneficios a alcanzar son los siguientes:

- Facilitar y unificar la gestión de ANP en los diferentes puertos
- Optimizar la eficiencia de la gestión en todos los puertos (procesos y personas)
- Integrar de forma informática la operativa con la facturación
- Obtener información estandarizada y confiable en tiempo real (operativa y estadísticas)
- Incrementar la transparencia de la gestión
- Facilitar y unificar la gestión para los clientes de ANP
- Integrar de forma informática a todos los puertos con

- Port Security System – License issuance
- Port Security System – Interface with TAGs
- Port Security System – Interface with turnstiles
- Ship's Manifest - AS400
- Ship's Manifest - Web
- Cargo Transportation Timetable
- Terminals Information System
- Vessels Web Query
- Vessels Stay Quality Indicators System

The implementation of each of these systems is a milestone of the integration process, which is the tool to assess the progress of the project.

With the implementation of the SNGP, the benefits to be achieved are the following:

- Facilitate and standardize ANP's management in the different ports.
- Optimize management efficiency in all ports (processes and people).
- Unify operations and billing using computer systems.
- Obtain standardized and reliable data in real time (operations and statistics).
- Increase transparency in management.
- Facilitate and standardize management for ANP's clients.
- Unify all ports with other institutions using computer systems.
- Lay the foundations to make it easier to create indicators, quality commitments and services for all ports.
- Obtain a computer system that is technologically updated, scalable and flexible to changes.



otros organismos

- Sentar las bases para facilitar la creación de indicadores, compromisos de calidad y servicios para todos los puertos
- Obtener un sistema informático actualizado tecnológicamente, escalable y flexible a los cambios

A la finalización del proyecto, estimado en un plazo de dos años, se dispondrá de un sistema informático adecuado -en el que estará definido y documentado cada uno de los procesos de operativa portuarios- a implantar en los puertos comerciales existentes, así como en otros que se puedan incorporar a la gestión de ANP.

Upon completion of the project, estimated to take two years, an appropriate computer system, in which all operation processes of the ports will be defined and documented, will be available to be implemented in the existing commercial ports, as well as in other ports that can be included in ANP's management.

Coordinadores del Proyecto Institucional – Coordinators of the Institutional Project



Ing. Fernando Lamas

Ingresó a la Administración Nacional de Puertos en el año 1970 como jornalero aprendiz.

Luego de años de trabajo, en distintas áreas administrativas, fue jefe de Control de Asistencia hasta el año 1990 en el que paso a desempeñarse como jefe del Departamento Desarrollo de Gerencia Comercial.

Desde el año 2000 como responsable de gestión de calidad, coordinó procesos para la obtención de 17 certificaciones de calidad.

A partir de su creación en el año 2007, es jefe del Departamento Sistemas de Gestión en el Área Sistema Nacional de Puertos de ANP.

Engineer Fernando Lamas

He started working at the National Ports Administration in 1970 as an apprentice laborer.

After working for several years in different administrative areas, he headed the Attendance Management Department until 1990, when he was named Head of the Commercial Management Development Department.

Since the year 2000, as the person in charge of quality management, he has coordinated processes to obtain 17 certificates of quality.

He has been the Head of the Management Systems Department in the National Ports System Area of ANP since it was created in 2007.



Sr. José Ferrara Piegas

Ingresó a ANP en 1981, hasta el año 1998 fue Auxiliar en la División Terrestre - Departamento Playa de Contenedores. Desde 1999 a 2001 fue jefe de Sección Rambla 3 Operaciones Portuarias, Entre 2001 y 2007 ejerció como Responsable de Calidad de la División Operaciones Portuarias. Desde el año 2008 a la fecha es jefe de la Unidad Gestión de Calidad en el Área Sistema Nacional de Puertos.

Participó activamente en la implantación de procesos de Calidad y certificación ISO 9001 por LATU/UNIT en distintas Áreas de ANP. Integró la Organización de Protección Reconocida (OPR) designada por el Directorio de ANP para elaborar los planes de protección que permitieron al Puerto de Montevideo acceder a la certificación del Código PBIP. Elaboró en conjunto con el Departamento de Sistemas de Gestión, el Manual de Gestión Integrado de ANP que incorporó las Normas ISO 9001/14000/18000.

Mr. José Ferrara Piegas

He started working at the National Ports Administration in 1981. Until the year 1998 he worked as an Assistant in the Land Division - Container Yard Department. From 1999 to 2001 he headed the Port Operations Rambla 3 Section. Between 2001 and 2007 he was in charge of Quality Control in the Port Operations Division. From the year 2008 until now he has been the Head of the Quality Management Unit in the National Ports System Area.

He was actively involved in the implementation of quality processes and ISO 9001 certification by LATU/UNIT in different areas of the ANP. He took part in the Recognized Security Organization nominated by the Board of Directors of ANP to develop security plans that enabled the Port of Montevideo to obtain the ISPS Code certification. He drew up ANP's Integrated Management Handbook together with the Management System Department in which the ISO 9001/14000/18000 standards were included.

El I Encuentro de la Industria Naval, Petróleo y Gas Uruguay – Brasil, incluyó un acuerdo de integración de sus industrias navales

El Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) y Ancap organizaron el I Encuentro de la Industria Naval, Petróleo y Gas Uruguay-Brasil. Integración productiva y oportunidades de negocios, cuya apertura se desarrolló el jueves 15 de mayo en el Hotel Sheraton Montevideo

Participaron, por Uruguay, representantes del MIEM, Ancap, la Asociación Clúster de la Industria Naval de Uruguay y la Cámara de la Industria Naval; y, por Brasil, del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, el Ministerio de Minas y Energía, Petrobras, la Agencia Nacional de Petróleo, Gas Natural y Biocombustibles (ANP) y el Sindicato Nacional de la Construcción y Reparación de Buques e Industria de Extracción (Sinaval).

Al cierre de la apertura, se firmó el Acuerdo de integración productiva de la industria naval y off-shore Uruguay-Brasil. A través de él, los bienes y servicios del sector producidos en Brasil y en Uruguay serán considerados contenido local o insumo nacional, respectivamente. De esta forma, se promueve la integración de las cadenas productivas del sector naval y off-shore y el acceso recíproco de bienes y servicios de empresas de los dos países en el sector.



El documento se enmarca en el Grupo de Alto Nivel (GAN) Uruguay-Brasil, establecido por los presidentes José Mujica y Dilma Rousseff en 2012. Su trabajo incluye una agenda con acciones concretas para la promoción de la integración productiva y el desarrollo del sector naval de ambos países, y avances en las áreas de capacitación, certificación e intercambio público-privado en las cadenas naval, de petróleo y gas.

HITO PARA EL DESARROLLO

Durante la apertura, el ministro (I) de Industria, Energía y Minería (MIEM), Edgardo Ortuño, expresó su satisfacción por el acuerdo alcanzado. Afirmó que con él –resultado del “compromiso y la voluntad política” de ambos países– se abrirá una nueva etapa de desarrollo industrial, generador de trabajo.

Recuperar la fuerte tradición uruguaya en la industria, destacada por las autoridades brasileñas (los buques de Petrobras se repararon en nuestro país), supone tres aspectos, explicó Ortuño. El primero de ellos es adaptar esa tradición a las nuevas tecnologías y mejorar las capacidades de prestación de servicios, de la mano de inversiones extranjeras, como ha ocurrido recientemente en la construcción de barcazas para empresas locales. Por otro lado, se necesita la ampliación de infraestructuras, un ámbito en el que el “gran proyecto insignia” es el Polo Naval Industrial que se encuentra en proceso de

construcción y que albergará a empresas nacionales y extranjeras. Asimismo, se refaccionarán y ampliarán los diques del Estado donde se está viviendo esta etapa de desarrollo del sector.

Finalmente, se requiere ampliar la demanda y los mercados, tanto a nivel nacional –ámbito en el que Ancap y la Administración Nacional de Puertos han hecho esfuerzos– como internacional. Para ello es imprescindible apostar al mercado regional, algo para lo que el acuerdo suscripto este jueves resulta esencial.

Ortuño repasó acciones del GAN y sostuvo que con la firma de este jueves se cumple con lo acordado por los presidentes Mujica y Rousseff, quienes determinaron que existe una “oportunidad histórica” para dar impulso a un “nuevo paradigma en las relaciones bilaterales”, basado en la “integración profunda”. Al respecto, la secretaria de Desarrollo de la Producción del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior brasileño, Heloisa Menezes, recordó que este acuerdo de integración es el segundo del Mercosur, luego del relativo a la cadena automotriz, que ha generado resultados positivos.

BAUTISMO DE LA BARCAZA PLAYA DE LAS CAÑAS ES UN NUEVO HITO PARA LA INDUSTRIA NAVAL URUGUAYA

El Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM), Montes del Plata, Galictio-Tiferey y Transfluvial realizaron el lunes 5 de mayo la ceremonia de bautismo de la barcaza Playa de Las Cañas, construida para Montes del Plata por Galictio-Tiferey, empresa de la Asociación Clúster de la Industria Naval.

El acto se desarrolló en el Dique de la Armada del Cerro (en el predio del Servicio de Reparaciones, Construcciones y Armamento de la Armada) y contó con las exposiciones del ministro de Industria, Energía y Minería, Roberto Kreimeman; el gerente general de Montes del Plata, Luis María Rodríguez; el presidente de Transfluvial, Gonzalo Tapia; y el integrante del directorio de Untmra-PIT-CNT Marcelo Abdala. Participaron, además, otras autoridades.



Se trata de la tercera barcaza elaborada para Montes del Plata a partir de 2011. Su longitud (eslora) es de 90 metros, su ancho (manga) es de 16,6 metros, su altura (del fondo plano a la cubierta) es de 5,7 metros y su peso es de 1.000 toneladas. La capacidad de carga de la barcaza es de 5.000 toneladas.

En su construcción participaron 75 personas, 66 de ellas uruguayas. En la primera barcaza construida, la mayoría de los trabajadores fueron extranjeros, lo que deja en evidencia la adquisición de conocimientos de la mano de obra nacional durante el proceso, que se ha extendido por tres años.

El secretario general de la Untmra señaló que fue “un día de orgullo y mucha alegría”, que prueba que hay una “falsa oposición” entre la industria manufacturera, el sector primario y los servicios. Abdala aseguró que Uruguay está ubicado en un lugar estratégico, en el Atlántico Sur, que le otorga “potencialidades logísticas” favorables para el desarrollo de la industria, en particular la naval. Asimismo, sostuvo que la construcción de esta barcaza es ejemplo de que la inversión extranjera puede cumplir un rol en el desarrollo nacional.

Información reseñada en el sitio web <http://www.miem.gub.uy/>

ANP obtuvo para Uruguay el Primer Premio Marítimo de las Américas en la categoría: Manejo de Residuos Ambientalmente Sostenible en Puertos



El Secretario General de la Organización de los Estados Americanos (OEA), Sr. José Miguel Insulza, hace entrega del premio al Lic. Ricardo Vallejo en representación de la Administración Nacional de Puertos (ANP) el 18 de junio en Washington, DC.

La Organización de los Estados Americanos (OEA) instituyó por primera vez este año un reconocimiento al trabajo portuario en toda América. Se premiaron las prácticas innovadoras y exitosas en los sectores marítimo y portuario de todos los estados miembros.

La OEA junto a la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) y a la Asociación Norteamericana de Protección del Medio Ambiente Marino (NAMEPA), en conjunto con el Departamento de Desarrollo Sostenible (DDS), la Sección de Cultura y Turismo y el Programa de Responsabilidad Social Corporativa de la Secretaría Ejecutiva para el Desarrollo Integral de la OEA (SEDI/OEA) recibieron las postulaciones y definieron los primeros premios en cuatro categorías: 1. Manejo de Residuos Ambientalmente Sostenible en a) Transporte Marítimo, b) Líneas de cruceros y c) Puertos, 2. Manejo y mitigación de desastres en puertos, 3. Puerto de Destino Turístico Sostenible y 4. Responsabilidad Social Empresarial en Puertos.

Entrevistamos al Ing. Fernando Lamas, Jefe del Departamento Sistemas de Gestión, del cual depende la Unidad Gestión de Medioambiente y al asesor medioambiental de ANP, Lic. Ricardo Vallejo quién fue el responsable del desarrollo del Sistema de Conexión Directa de los Buques para su descarga en el Puerto de Montevideo a la Red de Saneamiento de la ciudad, tratamiento y disposición final, que resultara ganador en la primera categoría del Primer Premio Marítimo de las Américas.

UP: ¿Cuándo comienza este proceso de preocupación por los temas ambientales en la Administración Nacional de Puertos?

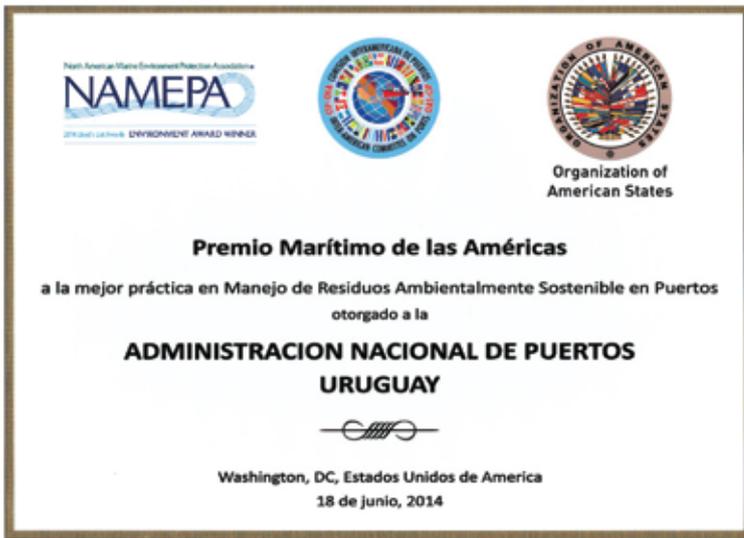
Ricardo Vallejo: Podríamos decir que todo lo que venía realizando la Administración desde la década de los años noventa se fue estandarizando y certificando a partir del año 2001, en el año 2002 se definieron los Principios Ambientales de la ANP. No existía una unidad ambiental, se contrataba un asesor en medioambiente que estableció protocolos para la descarga de agua de sentina, aguas grises y negras, eso fue hasta el año 2003 aproximadamente.

UP: ¿La propuesta para cambiar esos procedimientos con su proyecto de conexión al saneamiento surgió en ese momento?

R. V.: Yo trabajaba en Relaciones Industriales, pero mis estudios universitarios y especialización profesional estaba orientada además al medioambiente, a la sostenibilidad ambiental. En el 2004 me incorporan como asesor en estos temas a la Gerencia General y comienza la aplicación de este proyecto. Cuatro meses antes de la llegada del primer crucero de la temporada llegó el anuncio de que vendría el Queen Elizabeth II, que traía aproximadamente 1000 toneladas de aguas grises y negras y solicitaba su descarga en Montevideo.

El protocolo que el asesor ambiental había elaborado para ANP consistía en llevar esa carga en barométricas a los vertederos municipales, uno situado en Añaquito y Corrales (a varios kilómetros del Puerto de Montevideo) en un recorrido que atraviesa toda la ciudad y el otro situado cerca de la desembocadura del arroyo Miguelete y que desagotaba en la bahía.

Por mi experiencia en Operaciones Portuarias, decidí analizar los



detalles del protocolo, tomé los tiempos de desplazamiento hasta el vertedero municipal, espere que una barométrica descargara y volviera, -demoraba 2 horas-, consideré los problemas que implicaban tantos camiones con esa carga circulando a través del tránsito diario de la ciudad. Realicé entonces un análisis de riesgos lo que indicó que: desde el punto de vista ambiental no era aconsejable y, que operativamente era imposible descargar esas cantidades en 10 horas en ese vertedero a 8,5 kms. del Puerto de Montevideo. Además se enlentecía el proceso por la pesada de los camiones cisterna en las balanzas.

U.P.: ¿Qué se sabía del "Queen Elizabeth II"?

R. V: El "Queen Elizabeth II" era una suerte de "hotel sofisticado navegando", tenía sus años, para darse una idea sus servicios sanitarios eran como los del mejor hotel 5 estrellas, con bañera, cisterna de 14 litros por descarga, doble canilla, etc. Avisó que venía cargado, pero tenía una planta de tratamiento de efluentes que nos permitía verter a una red de saneamiento (a colector).

El Sistema de Conexión Directa a Red de Saneamiento Urbana lo estudié en Chalmers University (Suecia) y lo había visto en varios puertos europeos: en Gotemburgo, en Bremen, en Ámsterdam, entre otros. Era como si un edificio de apartamentos o un hotel conectaran sus servicios sanitarios al sistema sanitario de la ciudad.

Comenzamos a pensar en las posibilidades de conexión directa en el muelle. Trabajamos conjuntamente con la Gerencia de Planificación e Inversiones, el Ing. Daniel Ferreira nos facilitó los planos del saneamiento del Puerto, trabajó el Sr. Guillermo Chao y el Sr. Ricardo Bastos, el Ing. Álvaro García Sosa, el Ing. Juan Cabrera, el Gerente de Operaciones Portuarias Ing. Alberto Díaz que nos apoyó con personal de servicios, Téc. Sergio Silva de Redes Eléctricas, los funcionarios de Talleres. Todos los funcionarios de ANP que pudieron colaboraron. La Prefectura del Puerto de Montevideo – Prefecto C/N Ernesto Serrón y todo el personal de PREMO, la Dirección Nacional de Bomberos, el Cuartelillo de Bomberos del Puerto de Montevideo, Comisario Inspector Celso Da Silva, además funcionarios de la Intendencia Municipal de Montevideo -Saneamiento el Ing. Leonel Crosignani, el Ing. Gerardo Póppolo, el Jefe de la Planta de Saneamiento de Punta Carretas Ing. Álvaro Irigoyen. Por DINAMA el Ing. Sanitario Martín Etcheverry, el Dr. Mario Vilar por Sanidad de Fronteras del Ministerio de Salud Pública (MSP), el Dr. Juan García y el Ing. Gerardo Vico por Barreras Sanitarias del Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca

(MGAP). De esta forma se formó un gran equipo de trabajo multidisciplinario.

Con los planos que nos proporcionó la oficina técnica de ANP, comprobamos que la estructura existía, teníamos que saber si funcionaba. Lo primero que hicimos fue limpiar las cañerías. Los funcionarios del Cuartelillo de Bomberos del Puerto de Montevideo extraían 50 mts. cúbicos/hora de caudal de agua de la bahía con una bomba Haller, hacia un autobomba – tanque (ABT). Desde allí por una manguera con una presión de 2 o 3 kilos por centímetro cuadrado, la enviaban a través de las cañerías existentes para su limpieza, se desobstruyeron residuos de todo tipo (aceite, bolsas, grasa, papeles, etc.).

Las cañerías están conectadas a dos pozos: Pozo 1 situado entre el muelle 1 y el muelle 2 y Pozo 2 en la calle La Marsellesa y calle Ciudadela. Esas cañerías pertenecían al saneamiento de los viejos depósitos del puerto que fueron demolidos, pero estaban bajo tierra, quedaron allí. El desafío fue reutilizarlas para conectar a ellas el crucero y, desde éste, bombear a la red de saneamiento de la ciudad.

Después que terminamos de limpiar las cañerías, comenzamos a ver en que condiciones estaban los pozos de bombeo, el Pozo 1 se tapó y tuvimos que parar de bombear hacia allí, el Pozo 2 también se inundó, hubo que desagotarlo y retirar las bombas. Una estaba totalmente fuera de uso y sin reparación posible por lo que la desechamos. Se compró una nueva bomba, volvimos a hacer la instalación, probamos y todo parecía que funcionaba bien.

Pedimos a Cunard, la armadora del "Queen Elizabeth II", todos los tipos de conexiones que podía tener el buque para ver si nosotros nos podíamos conectar a él. Nos enviaron los datos de las distintas conexiones que tenía el crucero. Contaba con una bomba con una capacidad de 40 a 50 mts. cúbicos hora por 2.5 Kg. a 3 Kg. de presión por centímetro cúbico. Debíamos realizar una conexión al buque y otras dos conexiones una a cada pozo, teníamos puntos neurálgicos que eran codos en las cañerías. Como tenían tapas de registros poníamos una persona allí a controlar que la conexión fuera normal.



De izq. a derecha los miembros de la delegación uruguaya: Ing. Fernando Lamas, Dr. Andrés Chahnazaroff, Ing. Nav. Alberto Díaz, Lic. Ricardo Vallejo, Dr. Edgardo Amoz, Sr. Schubert Méndez.

Para probar si el plan funcionaba hicimos un modelo a escala real, pusimos en lugar del crucero una autobomba tanque (ATB) de Bomberos que succionaba el agua de la bahía y empezamos a bombear en la cañería la misma cantidad de líquidos que nos iba a descargar el crucero. La bomba del Pozo 2 de 90 m³/hora comenzó a funcionar sin problemas, el Pozo I de 10m³/hora se inundó, lo paramos, sacamos la bomba, esta funcionaba bien, no sabíamos que era. El Ing. Crosigniani dijo que algo retenía el líquido en el propio caño. Desarmamos y se encontró que los retenes de la cañería eran oscilantes –el retén es una traba necesaria de seguridad para que el agua en contra no pase-, se desarmaron y uno estaba trabado con ¡una semilla de naranja! ¿Qué podíamos hacer para que esto no pasara? Los retenes no servían, por lo tanto los Ings. Irigoyen, Etcheverry y el Téc. Sanitario de ANP R. Bastos, sugirieron cambiarlos por retenes basculantes.

UP: ¿Cuánto tiempo llevó toda esta actividad en el Puerto?

R. V.: Estuvimos trabajando con toda esta coordinación de actores un mes y medio. Aumentamos el caudal y la presión varias veces probando de a poco hasta dónde podíamos ir con el desagote del crucero, el sistema soportó sin problemas hasta 6 kilos por centímetro cuadrado de presión con un caudal de 70 metros cúbicos/hora.

UP: ¿Cómo fue la llegada del “Queen Elizabeth II”?

R. V.: El crucero atracó a las 6 de la mañana, todos estábamos con la incertidumbre de cómo iba a resultar en la realidad el sistema planificado, al final descargamos el contenido total de efluentes del “Queen Elizabeth II” en 10 horas, no había ni olor siquiera. Las conexiones y mangueras fueron proporcionadas por Fernando Gianolli -ex-proveedor portuario-, como asimismo aportó el apoyo logístico de su personal.

UP: ¿Actualmente se sigue utilizando este sistema?

R. V.: Este fue el sistema utilizado desde el principio, luego el Área de Operaciones y Servicios estuvo haciendo obras en los muelles y descubrió otras cañerías pluviales inutilizadas que antes venían a la bahía, pero que están conectadas a la red de saneamiento y por éstas, con modificaciones y conexiones especiales con cañerías entubadas, hoy funciona y se realiza el servicio. Solamente con la bomba del propio buque. Entendemos que, con algunas modificaciones en las cañerías entubadas, se puede aumentar el caudal y el soporte de presión, considerando que de esta forma no tendríamos prácticamente límites de capacidad de recepción. Como opción tenemos los Pozos I y II, quizás sea necesaria la adaptación del Pozo I a una mayor capacidad de recepción o con un sistema por gravedad con el bombeo del buque.

Tenemos en servicio 4 conexiones directas para buques, desde el atraque 1 al atraque 5, en el nuevo Muelle C vamos a tener 12 y solicitamos hacer conexiones en el 6, 7, 8, 9, 10 y cabecera de Muelle B, por lo tanto en poco tiempo vamos a tener conexiones en todos los muelles del Puerto de Montevideo.

Para cada buque conectamos un medidor de metros cúbicos para aplicar la tarifa por metro cúbico de servicio al buque. Luego ANP paga por la cantidad de metros cúbicos que descarga de los mismos -como si hubiéramos consumido agua- a la Intendencia Departamental de Montevideo como Tasa de Saneamiento. Al Puerto de Montevideo no le interesa ganar con el servicio prestado, sino cumplir con un servicio ágil, seguro, con tratamiento y disposición final de acuerdo a la norma MARPOL IV. Ningún puerto de la región tiene este tipo de sistema, lo tienen algunos puertos de

Estados Unidos, no todos, éste es uno más de los diversos servicios que presta este puerto a los buques cumpliendo con las normas MARPOL I a V.

UP: ¿Qué significó para el Puerto de Montevideo la implementación de estas prácticas?

Fernando Lamas: Esto nos dio una gran ventaja ambiental comparativa, conjuntamente con el Sistema de Gestión Integrado (ISO 14.000, 9.000 y 18.000) hace que, desde el punto de vista de la calidad del servicio y la seguridad, tengamos un enorme valor agregado que reconocen las líneas navieras cada vez que nos inspeccionan.

En el Puerto de Montevideo tenemos un Comité Ejecutivo de Gestión Ambiental con delegados profesionales, con voz y voto, nominados por cada institución parte, que aprueban protocolos ambientales exclusivamente para el Puerto, que se acuerdan con toda la comunidad portuaria que se compromete a cumplirlos.

UP: El Primer Premio Marítimo de las Américas ¿fue una oportunidad para dar a conocer cómo se trabaja en Montevideo?

F. L.: El Directorio de ANP resolvió presentar este desarrollo el 16 de mayo, teníamos este camino andado de hace varios años y, nos pareció importante la filosofía del premio que en sus objetivos dice: “Debido al importante papel que desempeñan los puertos en el impulso de la competitividad y el desarrollo, es necesario garantizar su funcionamiento eficaz y, al mismo tiempo, contribuir a disminuir sus impactos negativos en el ambiente”



Ricardo Vallejo

Lic. en Sociología por la Universidad de la República (UDELAR), con estudios de Profundización en Medioambiente (2 años). Realizó diversos cursos de posgrado: Estudio de Impacto Ambiental, “Protección y Prevención de la Contaminación Marina y Costera” en Chalmers University Industriteknik (Suecia), Gerenciamiento Ambiental y Evaluación de Impacto Ambiental en UCUDAL/Asociación de Ingenieros del Uruguay, Especialista en Gestión Ambiental – UNIT – ISO 14000, Gestión Ambiental Portuaria y Seguridad en las Universidades Españolas “Menéndez Pelayo” y Universidad de Cantabria, Evaluación Ambiental Estratégica en Fundación de Estudios Avanzados de Buenos Aires, Toxicología de Sedimentos en Programa de CARP, Auditor de Proyectos de Bonos de Carbono de UNIT. Dictó conferencias y elaboró trabajos de investigación ambiental nacionales e internacionales.

Este año completa 40 años de servicio en ANP. Ingresó en Operaciones Portuarias como personal obrero, se desempeñó como administrativo, Sub-Administrador de la Oficina de Contenedores, Administrador en Operaciones Portuarias, Jefe de Recibidores de Carga, Director de Capacitación, Jefe de Departamento de Recursos Humanos, Jefe de Departamento de Relaciones Industriales y desde 2004 a la fecha como Asesor Técnico Ambiental.

Avances en la protección portuaria



Acceso a la Terminal de Pasajeros del Puerto de Montevideo.

Son las ocho de la mañana de un nuevo día en el Puerto de Montevideo, sus 24 horas de servicio se suceden. Ha arribado un crucero con 2700 pasajeros de distintas nacionalidades, un "Car Carrier" se prepara para bajar su carga de automóviles y maquinaria agrícola. Los funcionarios de las empresas instaladas dentro del recinto comienzan a llegar.

Varios miles de personas circularán y centenares de operaciones se realizarán en el día. En este incesante movimiento, hacen una pausa los responsables de la protección portuaria por parte de la Administración Nacional de Puertos, para comentarnos como se realiza esta tarea que, a pesar de no tener gran visibilidad, es de gran importancia para el desarrollo de la actividad portuaria.

LA SEGURIDAD PORTUARIA ANTES DEL AÑO 2000

Edison Peña, Jefe del Departamento Montevideo recuerda que "en el pasado la visión de la seguridad era la que brindaba Prefectura Nacional Naval (PNN) que se encargaba de la vigilancia de todos los espacios dentro del puerto. La Administración Nacional de Puertos (ANP), dentro de sus posibilidades, trataba de asegurarse de que a sus depósitos no entraran extraños. Como un buen padre de familia, como se dice habitualmente, que custodia sus bienes. No había una visión de la seguridad desde un punto de vista genérico, se delegaba casi en un 100% en la autoridad marítima".

En mitad de la década del 90 se inició la construcción de la verja perimetral del recinto portuario que tenía entonces mayor cantidad de accesos al recinto. Gerardo Adippe, Sub Jefe del Departamento Montevideo, remarca "hubo dos hechos muy importantes: el cercado y la definición de los accesos. Se normalizó la estructura de los límites, se evaluó cuáles eran, para qué cargas y qué cantidad de accesos. Luego se planificó un Sistema de Control de Accesos, hasta hoy tenemos gente que tiene los primeros pases para entrar que se otorgaron entre los años 1999 y 2000. En ese entonces, según comenta Edison Peña, empezamos a hablar de seguridad y, con los hechos de 2001, se evolucionó al concepto de protección, un término que -antes del 2001- se relacionaba con la prevención". En inglés se utilizan los términos safety y security, "el primero refiere a la seguridad industrial, a lo que en ANP conocemos como gestión de Seguridad y Salud Ocupacional (SYSO), security refiere a los términos de protección que procura prevenir la ocurrencia de incidentes, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) apuntó hacia security", concluye.

LOS CAMBIOS NECESARIOS

En la mañana del 11 de setiembre del año 2001, se produjeron en Estados Unidos, varios atentados involucrando aviones que burlaron la seguridad aeroportuaria existente. A partir de este momento clave, cambiarían para siempre las condiciones de seguridad en múltiples ámbitos de circulación de personas y bienes en todo el planeta. La necesidad de modificaciones a las

reglas a nivel global, hizo que los responsables en cada país acordaran un código genérico que pauta desde entonces la visión de la seguridad en puertos y aeropuertos desde la prevención lo que se llamó protección.

En el Puerto de Montevideo, un año antes de estos sucesos, se habían comenzado a tomar distintas medidas de seguridad, según Edison Peña, “por otros motivos la ANP había comenzado a tratar la seguridad portuaria con una visión no tan ajustada como fue la norma que luego del 2001 se aprobó, pero en el año 2000 se generaron un primer núcleo de medidas para controlar los accesos, tener mayor conocimiento de las operaciones, documentar el acceso de quienes ingresaban, quienes tenían permiso de acceso y que las operaciones fueran autorizadas debidamente, a esa primera organización se la llamó Unidad de Seguridad Portuaria”.

“Dada la situación crítica del 11 S, se necesitaba un marco legal que fuera de rápida interpretación y aceptación por todos los países. Se tomó como base el “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar” (SOLAS 74), un protocolo que ya estaba asimilado por la ley en el Uruguay desde el año 1979. Dentro de la Organización Marítima Internacional entendieron que ese era el mejor camino. Se buscaba una aceptación tácita de las modificaciones que se plantearon, quiere decir que, si hubiese una modificación en el código no habría que votar para asimilarlo, simplemente expresar “no lo queremos”. El capítulo que hace a la protección lo incluyeron dentro de ese código que, en realidad, es sobre protección de la vida humana en el mar. Eso logró que las modificaciones que se propusieron fueran rápidamente implementadas en todos los países” explica Peña.

IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS REGLAS DE PROTECCIÓN.

“Las medidas de protección se aplican de distinta forma de acuerdo a la realidad socio-política de una zona en particular”, continúa Peña, “dependiendo del país hay realidades diferentes, no es lo mismo lo que sucede en otros países de la región o el mundo, sus realidades sociales son distintas; cuando se llega a un aeropuerto de EE.UU. hay que sacarse los zapatos, cintos, etc. Cuando se llega a Uruguay eso no ocurre, porque nuestra realidad socio-política es diferente. Las normas se aplican, se siguen protocolos, hay procedimientos establecidos, pero de alguna manera van acompañados a la realidad que vive cada país.”

Las distintas realidades hacen que las autoridades que controlan el cumplimiento del Código PBIP también cambien, nos comenta Gerardo Adippe, “el estado rector que controla la aplicación del código en Uruguay esta representado por Prefectura Nacional Naval (PNN), a través de su Secretaría de Protección Marítima. En Argentina otra organización hace esa auditoría del Código y en otros países es totalmente distinto, puede ser hasta directamente la policía o una empresa particular contratada por una sociedad pública, pero el marco es el mismo.”

La idiosincrasia de los pueblos es muy diferentes y ese es otro factor que incide en cómo se cumple esta normativa en el mundo. En Uruguay, comenta Gabriel Canale, responsable de la operativa de cruceros en el Puerto de Montevideo, “lo que tenemos a favor es que seguimos transmitiendo más tranquilidad en la operativa y si bien el PBIP es uno solo y para todos igual, esa pequeña diferencia se nota a nuestro favor. Los capitanes y oficiales, se sienten más tranquilos en los puertos del Uruguay, son las mismas reglas pero a veces los países hacen variar la visión de los tripulantes hacia las instalaciones portuarias a las que arriban.”

“Si no cumplen las reglas, los buques que vienen no se aceptan en el Puerto” E. Peña.

Para el Jefe del Departamento de Montevideo “así como nosotros tenemos responsabilidades, ellos también las tienen. Hay banderas que se están integrando en forma más lenta a estas reglas internacionales, sus buques sea por el tamaño, el tonelaje o por la bandera del país, no están hoy incluidos en el ‘paraguas’ del Código, eso no quiere decir que no se tomen medidas de protección, porque una vez que llega el buque a puerto debe cumplir los mismos mecanismos de protección que los demás buques”.

CLAVES: TRABAJO EN EQUIPO, CAPACITACIÓN CONTINUA, COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE CALIDAD.

Sobre este aspecto del tema, reflexiona Edison Peña “hoy somos la cara visible de un proceso que generó el Plan de Protección. Las figuras de OPIP las representamos nosotros para Montevideo, pero tenemos detrás a la Organización de Protección Reconocida (OPR). Este es un grupo de funcionarios de ANP que el Directorio nombró para realizar ese Plan, en este grupo multidisciplinario cada uno aportó su conocimiento.” Acota Peña que “como parte de nuestra visión del Puerto los sistemas de protección los hemos tomado de alguna manera como parte de los procesos de calidad, eso quiere decir que en los procedimientos y demás tareas seguimos un estándar ya establecido en base a las normas que ya conocían los funcionarios de ANP que colaboraron en el desarrollo del Plan. Nuestros clientes venden a sus clientes en el exterior seguridad, venden imagen de un puerto seguro, eso hoy es algo intangible. También los privados incorporaron protección. En esta cadena las operaciones son cada vez más seguras y eso se vende como un valor agregado, por eso lo vemos como un sistema de calidad.

“Existía un trabajo encaminado en sistemas de calidad, con auditorías establecidas, etc. y esa experiencia se introdujo en la elaboración de los planes de protección” G. Adippe.

Continúa Peña con respecto al plan de protección, “desarrollamos la protección y la prevención porque la seguridad la brindan otras



Acceso “Colombia”



Salida "Florida"

autoridades (Prefectura, Ministerio Del Interior); parte de nuestra tarea implica sentido común y, a conocer el negocio. Detrás de nuestros planes hay funcionarios de ANP que trabajaron muchas horas aportando información valiosa y conocimiento para el desarrollo del Plan. Cada procedimiento se implementó en base a conocer el Puerto, sus negocios y al objetivo clave de bajar la sensibilidad de riesgo. Por ejemplo, en el ingreso al recinto, todos deben estar identificados, el hecho de ver a una persona con un equipo de trabajo, -que tiene sus colores representativos y su identificación-, eso baja la sensación de riesgo porque sabemos que hay una empresa responsable de ese operador dentro del Puerto. La seguridad es multidisciplinaria y la manejamos como un sistema de calidad. Otras áreas de la Administración hacen exactamente lo mismo, la gente de SYSO por ejemplo, entonces un sistema colabora con el otro, cuando la seguridad industrial mejora, mejora la protección, es un equilibrio entre partes."

"Al Sistema Nacional de Emergencia le planteamos que el Puerto es un barrio más de Montevideo, con toda la problemática que eso implica: circulación de vehículos, carga, personas, áreas comunes, áreas de servicios, etc. Este barrio tiene que integrarse al resto de la ciudad desde el punto de vista de la protección. Nuestro planteo fue muy bien recibido, avanzamos en la coordinación con el Sistema Nacional de Emergencia para que ante un suceso -que ojala nunca tengamos- de una envergadura importante, podamos estar integrados a un sistema escalable y de control que colabore con nosotros y nosotros con él. El desarrollo de nuestros planes tiene la colaboración de la Secretaría de la Protección Marítima de la Armada, de Aduanas, del Cuerpo de Bomberos, en ida y vuelta con las otras autoridades es como estos planes funcionan. Como Departamento de Montevideo estamos trabajando la integración de todas las partes en cuanto al flujo de información. ANP como empresa pública, es un facilitador para que otras autoridades puedan desarrollar sus actividades en forma más eficiente, porque eso permite perfeccionar el sistema. Presentamos un proyecto que está avanzado, que implementa que los roles de tripulación (la información referida a los tripulantes) esté en línea para todas como ayuda en su gestión. Es una iniciativa que, si bien no es el metié fundamental de la ANP, por razones de capacidad técnica y por conocimiento del negocio creímos que deberíamos liderar un proceso en el cual se integren la Dirección Nacional de Migraciones, el Ministerio de Salud Pública, la Dirección Nacional de Aduanas, Prefectura Nacional Naval y Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca. Nos vamos separando de la gestión en papel para tener una gestión informática mucho más rica y trazable."

URUGUAY CUMPLE CON LA NORMATIVA INTERNACIONAL Y ES EJEMPLO.

La aplicación del Código implica que se deben realizar certificaciones de su correcta aplicación. "Se está recibiendo visitas de cortesía, es similar a una auditoría. A Uruguay lo audita EE.UU., todos los años vienen a ver como va el desarrollo del Código. Nosotros hemos participado en alguna visita de cortesía también en EE.UU., para observar la evolución del Código allí. En algún momento han tomado prácticas que se desarrollaban aquí en Montevideo para hacer recomendaciones en otros lugares del método de trabajo que utilizamos, eso muestra de alguna manera que, si bien todos los días aprendemos algo, también han aprendido de nosotros y eso es bueno como indicador" dice Peña.

El Código prevé que si hay un problema se eleve el nivel de protección del mismo, continúa Adippe: "el nivel 1 es de trabajo normal, el 2 es con ciertas precauciones de trabajo y en el nivel 3 se cierran las instalaciones y es una actividad bastante restringida por no decir nula, en Montevideo nunca subimos del 1 al 2."

"No en vano en los 10 años de aplicación del Código, en la ANP nunca se hizo necesario cambiar el nivel de protección, eso habla del control de los incidentes y de una historia de trabajo que avala dicho nivel de riesgo."
G. Adippe

"Los planes de protección se analizan periódicamente, si hubiera algún elemento o situación en particular que justificara cambiar una medida, se revisan y se incorporan nuevas, por ejemplo: estamos esperando una afluencia grande de personas por el mundial en Brasil. Uruguay necesariamente tendrá que tomar medidas que no son excepcionales, pero atienden a una realidad de mayor circulación de personas por el país" concluye el Jefe de Puerto Montevideo

LA PROTECCIÓN EN LOS PUERTOS DEL INTERIOR

La ANP como responsable de todos los puertos comerciales del Uruguay lleva adelante una cobertura de seguridad y de apoyo a los responsables en sus puertos, de acuerdo a esto Edison Peña



Entrada del Acceso "Florida"

manifiesta que "la OPR interviene en el desarrollo de los planes del Sistema Nacional de Puertos para que mantengan una coherencia con lo que se desarrolló originalmente. Nació la semilla en Montevideo pero el mismo standard se lleva a todos los puertos. Se mantiene un contacto con todos los OPIP, de forma tal, que si hay una nueva realidad o una nueva situación, colaborar con ellos para que puedan resolverla o inclusive esa situación podría estar afectando al Puerto de Montevideo y también nosotros estar atentos a resolverlo."

LA VISIÓN HACIA EL FUTURO

Ante la consulta que realizamos respecto a la protección en el futuro de un puerto en crecimiento, el Jefe del Puerto de Montevideo nos dio su visión: "a futuro las empresas en este mundo competitivo en el que estamos hoy, necesitan profesionalizarse cada vez más. En la Administración, tenemos que ser cada vez más profesionales en lo que hacemos porque hay elementos que hoy empiezan a jugar como diferenciales y pueden transformarse en barreras. Si nuestro país no alcanza cierto standard de calidad en servicios -y la protección por extensión es parte de un servicio-, nuestras mercaderías no van a entrar en mercados muy exigentes. Si garantizamos que esa protección se realiza en Uruguay a esos mercados es mucho más fácil llegar. La protección colabora con el resto de los sistemas para mejorar la imagen país."

Complementando lo manifestado por su compañero de tareas el Ing. Adippe manifiesta que "el desarrollo del Puerto, las ampliaciones del recinto actual, el desarrollo de Punta de Sayago que nos va a liberar espacio en el futuro, Terminal Capurro, Terminal de Graneles, Muelle C, la posible Terminal de Pasajeros para Cruceros, todos estos proyectos en diferentes etapas de desarrollo, implican tener una visión mas amplia de la protección que la que tenemos. Siempre detrás del mismo objetivo: más seguridad y menos riesgo, pues tanto la calidad como la protección son procesos de mejora continua."



Edison Peña - Ingresó a la Administración Nacional de Puertos en el año 1984, ocupó posiciones en áreas como Mantenimiento y la Terminal de Contenedores. Desde el año 2007 se desempeñó en el área operativa como Sub Jefe de Departamento de Montevideo. En el año 2013 asume como Jefe del Departamento Puerto de Montevideo. Durante un año se desempeñó como Capitán de Puerto. Es el principal OPIP del Puerto de Montevideo.

Ing. Gerardo Adippe - Ingresó a la Administración en el año 1988 en Operaciones Portuarias, de allí pasó al área técnica de la Terminal de Contenedores. Luego a Obras y Mantenimiento hasta el año 2013. Actualmente en el Área Operaciones y Servicios es Sub Jefe del Departamento Puerto de Montevideo. Desde el 2004 está asignado a la tarea de protección por el código PBIP. Es el responsable alterno del OPIP.

Gabriel Canale - Ingresó a ANP en 1984 en Recursos Humanos, luego cumplió funciones en Terrestre, en Terminal de Contenedores y en el Área de Operaciones y Servicios en la División Coordinación Operativa donde actualmente realiza junto a otro funcionario la coordinación operativa de cruceros. Es OPIP alterno.

Edificio de la División Terrestre



NOTICIAS DESDE "PUERTONLINE"

Por primera vez en la historia de la navegación por el río, comenzó la carga de contenedores desde un puerto del litoral hasta el Puerto de Montevideo.

Decidido impulso a la navegación por el río Uruguay



El carguero "Provincias Unidas" llegando al Puerto de Paysandú.

En el mes de marzo llegó desde Europa el buque de carga "Provincias Unidas" transportando en su cubierta al remolcador-empujador "Bella Unión I" (ex "Lianco"). Ambos fueron adquiridos por la empresa Naviport S.A., el buque de carga con el fin de establecer un servicio regular semanal de cargas en contenedores entre los puertos de Montevideo y Paysandú; en tanto el remolcador "Bella Unión I" brindará el servicio de empuje de barcazas en el circuito Puerto de Paysandú a Puerto de Nueva Palmira.

El carguero "Provincias Unidas" es un buque construido en 1990 en Hamburgo, sus características técnicas son: una eslora de 95 m, 15 m de manga, 5 m de calado, 262 TEUS de carga nominal y 200 TEUS de carga efectiva, contando además con 45 enchufes para contenedores refrigerados.

El remolcador de empuje "Bella Unión I" es una nave de origen belga, cuenta con una eslora de 20 m., manga de 10 m., un calado de 2,40 m. y 2000 caballos de fuerza de potencia, aptos para el empuje de hasta 100.000 tons.

"Hay que navegar todo lo navegable"

El remolcador "Bella Unión I" cumplía tareas en los ríos internos de Bélgica transportando barcazas de carbón y residuos. El Gerente General de Naviport (filial de UIG) Ing. Diego Ramos manifestó que "si el río Santa Lucía estuviera en Europa sería aprovechado para la navegación de cabotaje". En el mismo sentido, agregó el Director de Union Infrastructure Group (UIG), Sr. Oscar Costa que el proyecto con los dos buques nuevos apunta a "comenzar a transitar las carreteras de agua" con el propósito, entre otros, de "liberar las carreteras de asfalto que están saturadas por el uso y rotas por las inundaciones. Hay que utilizar, hay que navegar por todo lo navegable".

En el Puerto de Montevideo se procedió a la descarga del remolcador empujador Bella Unión I (ex Lianco) en los muelles 8 y 9. La maniobra se realizó bajo la responsabilidad de la empresa Montecon S.A. que complementó capacidad de izado y sumó fuerzas con QS LOGÍSTICA (representante de ROMAN en Uruguay), y ROMAN Servicios de Argentina. La operativa se

realizó con una grúa Liebherr LR/1600/2 que fue traída en camiones especialmente preparados para su transporte y posterior armado en el mismo muelle. El Coordinador de Carga de Proyectos (Focal Point) de Montecon S.A. Sr. Fernando Cóppola resumía así esta inusual maniobra "Se realizó el izado y posterior arriado del remolcador-empujador "Bella Unión I" desde la cubierta del buque Provincias Unidas con la grúa Liebherr LR/1600/2 de 600 toneladas de capacidad de gancho, con un separador de cargas de 300 toneladas para levantar las 290 ton. de peso bruto del remolcador. La maniobra consistió en izar el empujador desde la cubierta del "Provincias Unidas" hasta una altura de 1 m o 1,5 m por encima de la regala del buque y cotejar que los pesos estén estabilizados en un rango seguro de trabajo. Una vez que se dio el OK se desplazó el "Provincias Unidas" lateralmente hacia la Dársena 2 y se arrió el "Bella Unión I" sobre el espejo de agua quedando a flote con éxito".

El entonces Vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos, Sr. Juan José Domínguez, opinó: "esta maniobra no solo es importante porque no es habitual en el país -por lo menos en los últimos años ha sido la de mayor peso descargado-, sino porque se está tomando como ejemplo de futuras maniobras como es la muy próxima descarga de otro remolcador más pesado que el "Bella Unión I" que llega a Uruguay con el transbordador que viene para Puntas del Arenal"

PAYSANDÚ SE RESPONDE A LA CARGA DE CONTENEDORES

El 19 de marzo el buque "Provincias Unidas", realizó su viaje inaugural desde el Puerto de Paysandú hacia el Puerto de Montevideo, con 15 contenedores reefer conteniendo citrus y 9 dry con madera aserrada de Forestal Caja Bancaria con destino a Vietnam.

Maniobra de descarga del remolcador "Bella Unión" en el Puerto de Montevideo





Puesta a flote del remolcador y desplazamiento del "Provincias Unidas" hacia la Dársena 2.

Se incorpora así un servicio fluvial regular de contenedores para la región por intermedio de Hamburg Süd y Naviport, lo que implica dotar de un instrumento logístico de apoyo a la producción regional, de acuerdo a lo expresado por Antonella Graziani en nombre de la naviera "Es un área importante para la región no solo por el cítrico sino también por los lácteos, los cueros y la madera".

Para el Jefe del Puerto de Paysandú, Sr. Daniel Fernández "Este puerto ha aceptado la responsabilidad de dar servicio de grúa Liebherr -spreader- y demás requerimientos para atender la operativa del buque las 24 horas del día, los siete días de la semana. Las inversiones en infraestructura y creación de condiciones para el transporte fluvial realizadas por la Administración Nacional de Puertos en las terminales del Sistema Nacional de Puertos, están haciendo posible estas concreciones en la Hidrovía del Río Uruguay".

Comienza un nuevo proyecto en el Puerto Logístico Punta Sayago

El 6 de febrero de 2013, el Directorio de la Administración Nacional de Puertos (ANP), firmó un contrato mediante el cual se le otorga en concesión a Bom Port S.A. (Grupo RAS) un área, en el Puerto Logístico Punta Sayago, para su explotación.

Bom Port S.A. se comprometió a construir allí un depósito techado con el fin de prestar servicios a la mercadería bajo el régimen de Puerto Libre en

operaciones tales como: reenvasado, remarcado, clasificación, agrupación y desagrupación, consolidado y desconsolidado de contenedores, manipuleo, fraccionamiento y otros servicios conexos.

El plazo de la concesión será de 15 años, contados a partir de la fecha del acta de entrega del área al concesionario y, el canon fijo a pagar por m2 es de dos dólares para el primer año.

El entonces Vicepresidente Sr. Juan José Domínguez y la Secretaria General Dra. Liliana Peirano firmaron el contrato en representación de ANP y por Bom Port S.A. firmó su Presidente el Sr. Ruben Azar, quien manifestó que han tomado con mucho entusiasmo este nuevo desafío, para el cual, esperan que el contexto general sea favorable y agregó "mas que nunca debemos estar todos juntos y defender el lugar de trabajo que se ha conquistado con mucho esfuerzo".



Maniobras con contenedores del buque "Provincias Unidas"

Acompañando la inversión privada para el recinto portuario de Punta Sayago, que cuenta con 96 hectáreas de terreno, se ejecutan por parte de ANP y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, obras de pavimentación y banquetas en los accesos para camiones.

BUQUE TANQUE "SOFÍA" ELIGIÓ COMO BASE EL PUERTO DE JUAN LACAZE

Se trata de una iniciativa de la empresa Naviera Cruz del Sur, de capitales argentinos, que decidió trasladar a Uruguay la operativa de su buque petrolero "Sofía". Es el primer buque petrolero de capitales privados que tiene bandera nacional.

Se trata de un buque tanque que podrá realizar aprovisionamiento de plantas de celulosa con fuel oil y cualquier otra operativa que demande ese tipo de carga. La carga de combustible se realizará desde Montevideo al destino. El barco puede transportar hasta unas 5.000 toneladas de fuel oil.

El "Sofía" está construido con los estándares más altos de la industria naval, sus características sobrepasan a las



De izquierda a derecha: Secretaria General de ANP, Dra. Liliana Peirano, Vicepresidente de ANP, Sr. Juan José Domínguez y Presidente de Bom Port S.A., Sr. Ruben Azar durante la firma del contrato.

actualmente requeridas por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) para buques de este tipo y actividad, en particular en lo relativo a la protección del medio ambiente y la seguridad.

En el Puerto Sauce de Juan Lacaze realiza uso de muelle y servicios conexos. Es un buque de 93,31 m. de eslora, manga de 15,20 m, puntal de 7,60 m. y un TRB de 2480 ton.

Buque "Sofía" en el Puerto de Juan Lacaze.





Obras de la nueva Terminal de graneles y chips de madera en el Puerto de Montevideo.

INVIERTEN 100 MILLONES DE DÓLARES EN NUEVA TERMINAL DE GRANELES.

Con la presencia del Presidente de la República, Sr. José Mujica, del Ministro de Transporte y Obras Públicas, Sr. Enrique Pintado, del Presidente de la Administración Nacional de Puertos, Ing. Naval Alberto Díaz, del Presidente de la empresa logística Christophersen, Sr. Guillermo Jacob, autoridades nacionales, representantes del sector empresarial y de la comunidad portuaria en general, se inauguró el inicio de las obras de la nueva Terminal de Graneles y chips de madera de la empresa Obrinell en el Puerto de Montevideo.

La construcción de la terminal requiere una inversión de 100 millones de dólares y posibilitará el almacenamiento de 210 mil toneladas de granos y 7 mil toneladas de chips de madera. La obra se desarrolla sobre un predio de 7,5 hectáreas ganadas a la bahía y 3,2 hectáreas en agua en el extremo norte del recinto portuario. En la construcción se generarán 400 puestos de trabajo directo.

La terminal ha sido diseñada con los últimos conceptos en seguridad y medio ambiente con novedosas soluciones en sus estructuras, incorporando las mejores tecnologías y automatismos disponibles en el mundo. La obra incluye un muelle para barcazas lo que permitirá, en un futuro, mover granos de la zona norte de nuestro país para ser trasbordados a los barcos oceánicos. Está previsto que el proyecto esté operativo en abril del año 2015.



Buque "Antwerpen" y barcazas en Punta del Arenal.

NUEVA ESTACIÓN FLOTANTE DE TRANSFERENCIA DE GRANELES.

La Zona de Alije y Complemento de Carga Punta del Arenal, ubicada en el río Uruguay entre Nueva Palmira y Fray Bentos, cuenta con una nueva estación de transferencia. En el año 2013 ANP otorgó la asignación del uso de fondeo en la Zona a la Agencia Marítima Universal Shipping, para la operativa de graneles agrícolas.

Luego de unos meses llegó a nuestro país un barco para desempeñar estas tareas. Desde el mes de marzo se encuentra instalado como la segunda estación de transferencia de graneles en el Río Uruguay, junto al buque "Don Miguel"; se trata del buque "Antwerpen", que cuenta con una eslora de 199 mts., un ancho de 29.30 mts. y calado de 11.16 mts. Posee un TRB de 25.605.



El Ing. Naval Alberto Díaz durante su alocución al momento de aceptar la designación de Uruguay a la Presidencia de la Comisión Interamericana de Puertos.

LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS (ANP) PARTICIPÓ DE LA IX REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS (CIP) DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (OEA) Y DEL FORO INTERAMERICANO DE PRÁCTICAS EXITOSAS EN DESARROLLO PORTUARIO.

La CIP-OEA concluyó su IX reunión ordinaria con un acuerdo para extender hasta 2016 la vigencia del Plan de Acción de Cartagena, aprobado en 2013 y cuyo eje central es la apuesta al desarrollo de puertos innovadores y competitivos en la región.

En el marco de las reuniones, la Secretaria Ejecutiva de Desarrollo Integral de la OEA, Sherry Tross, firmó un memorándum de entendimiento con el Instituto Global de Logísticas, con miras a fortalecer capacidades institucionales y aportar asesoría técnica en términos de logística a los puertos de las Américas. Durante su intervención en la sesión inaugural exhortó a los países de la región a aprovechar la oportunidad que representa la expansión del Canal de Panamá. "Esta expansión tiene el potencial de estimular el comercio regional y, como sabemos, ya ha estimulado el desarrollo de infraestructuras para aumentar la capacidad portuaria, para poder albergar a los barcos grandes" afirmó.

La CIP también eligió a las nuevas autoridades para los próximos dos años. Uruguay fue electo para ocupar la Presidencia representando a nuestro país el Ing. Naval Alberto Díaz, mientras que la primera Vicepresidencia recaerá en Barbados y la segunda Vicepresidencia estará a cargo de Colombia.

(Fuente: Comunicado de prensa CIP/OEA)

ASUMIÓ FUNCIONES EL NUEVO VICEPRESIDENTE DE ANP

El viernes 27 de junio el Ministro de Transporte y Obras Públicas (MTO) Enrique Pintado investió en funciones al nuevo Vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos Sr. Cléver Daniel Montiel Méndez.

El Presidente Ing. Naval Alberto Díaz manifestó su gusto

por completar el Directorio de la Administración, saludó al Presidente de ANCAP José Coya, a los representantes de la comunidad portuaria que forman parte de la coordinadora y a los integrantes de la prensa presentes en el acto. El Gte. General Ing. Osvaldo Tabacchi dio lectura al Acta de la Presidencia de la República en la cual la Cámara de Senadores otorgó el 16 de junio la venia al Sr. Daniel Montiel.

Para Pintado también fue motivo de alegría la designación de quien dijo es un amigo y compañero de batallas y de jornadas de trabajo parlamentario: "Es una buena elección, sin menoscabo del ex - vicepresidente Juan José Domínguez que regresó a Paysandú a intentar llevar su experiencia y sabiduría para que Paysandú aborde caminos de futuro promisorio". Expresó el Ministro: "El gobierno no terminó, falta mucho, 8 meses es mucho tiempo, y si no se toman decisiones esto puede afectar la vida de todos".

También le pidió al sector privado, a la comunidad portuaria que participó del acto, que siguiera adelante, "lo peor es la parálisis". "Las decisiones de los que ostentan poder se revierten defendiendo las causas con profesionalidad y eficiencia, con rebeldía para superar dificultades".

Montiel dijo no sentirse extraño y recién llegado "El contacto con la actividad portuaria y marítima ha hecho que me sienta rodeado de gente conocida y amiga". Agradeció a todos por acompañarlo en un momento de gran responsabilidad y compromiso "Domínguez ha salido a realizar actividad de campaña y el Poder Ejecutivo entendió que yo debía acompañar este proceso. Vengo a cumplir con los lineamientos del Ministro, a acompañara a Díaz en la gestión y seguir los grandes rumbos que Uruguay tiene marcados. Uruguay primero fue puerto y luego nación".



De izq. a derecha, Director Vocal Dr. Andrés Chahanazaroff, Presidente Ing. Nav. Alberto Díaz, Ministro de Transporte y Obras Públicas Sr. Enrique Pintado, Gerente General Ing. Osvaldo Tabacchi y Vicepresidente de ANP Sr. Daniel Montiel.

Artigas, los puertos y el MERCOSUR

El siguiente diagrama explica el funcionamiento del reglamento de aranceles del 9 de setiembre de 1815:

Pagan 5% de impuesto al ser introducidas mercaderías de origen americano, por ejemplo vinos, pasas, nueces de San Juan y Mendoza, yerba y tabaco de Paraguay. Los ponchos, jergas y aperos de caballo. Los trigos y harina

No pagan impuestos de exportación harina y galletas.

No pagan impuestos de importación: medicinas, libros, imprentas, instrumentos de ciencia y arte, armas, máquinas y maderas.

Pagan 40% de impuestos los artículos importados competitivos como ser calzado y ropa



Pagan bajos impuestos de exportación productos ganaderos como sebos, crines. La plata sellada pagará el 6%, el oro el 10% de exportación. Los cueros un 6%.

-La zona norte: Misiones vinculaba a la Liga con Paraguay, el que podría usar sus puertos para su comercio exterior, liberándose del puerto de Buenos Aires.

-La zona del interior, integrada por Santa Fe y Córdoba, la vinculaba con las regiones de Tucumán, Cuyo y Alto Perú y les ofrecía el puerto fluvial de Santa Fe, sobre el Paraná.

-La zona del litoral, integrada por Corrientes, Entre Ríos y la Provincia Oriental, ofrecía a la Liga y a la región de Rio Grande en el sur de Brasil, los puertos atlánticos de Montevideo y Maldonado.

Los límites de las provincias de la Liga Federal eran imprecisos y no coinciden con los límites actuales de las mismas.

Diagrama de La Liga Federal y la aplicación del

"Reglamento Provisorio de Aranceles Aduaneros para las Provincias Confederadas de la Banda Oriental del Paraná."

Los pueblos de Iberoamérica estamos celebrando los 200 años del proceso revolucionario emancipador del dominio colonial español. En toda la América hispana esa etapa fue al mismo tiempo de guerras por la independencia y guerras civiles a fin de dar conformación política a los nacientes estados independientes.

La gesta que se inició en 1810 terminó definitivamente en 1830 cuando el sistema colonial se rompió en jirones dando nacimiento a los nuevos estados hispanoamericanos, luego de guerras muy prolongadas y sangrientas con batallas célebres como Maipú y Ayacucho, con San Martín y con Bolívar.

IDEAS Y SISTEMAS

La confrontación de ideas y de opciones político-sociales llevó al enfrentamiento entre hermanos, guerras civiles entre los hijos del suelo americano y, como ocurrió en todas las colonias españolas de América, el enfrentamiento también se dio en el Río de la Plata.

¿Cuáles eran los bandos que se enfrentaban? Las oligarquías criollas y portuarias tanto de Buenos Aires como de Montevideo enfrentadas a los pueblos del interior rural.

¿Cuáles eran las ideas que se enfrentaban? De un lado, el ideal monárquico liberal no absolutista, y en otros casos, republicano oligárquico, o sea sostenedor de los intereses de una clase dominante, de abogados, escribanos, comerciantes y altamente centralizado en las ciudades-puerto. Y del lado opuesto en los pueblos del interior rural un sentir igualitario, por el que todos debían tener los mismos derechos en una democracia participativa.

El fuego de la libertad se encendió en aquella primera junta revolucionaria el 25 de mayo de 1810 en Buenos Aires y corrió zigzagueando por todos los pueblos del ex Virreinato del Río de la Plata. Los lazos con España comenzaban a romperse.

La idea de libertad era muy distinta si se pertenecía a la oligarquía de las ciudades-puerto, que si se pertenecía al interior rural ya fuera en la Banda Oriental, Entre Ríos o Misiones.

El hombre que mejor supo interpretar y darle conformación institucional a la idea de libertad e



igualdad de derechos de todos los pueblos en la cuenca platense fue José Artigas, el Jefe de los Orientales. Este había llegado a ese sitio por la voluntad espontánea de los pueblos de la Banda Oriental su tierra natal y tenía una idea muy clara sobre cuales eran las necesidades y aspiraciones de su pueblo.

El documento que mejor expresó el ideario político, social y económico de Artigas y de los hombres que seguían sus ideas fue el de las Instrucciones del año XIII, que llevaron los diputados de la Banda Oriental al Congreso General de la Nación reunido en Buenos Aires desde enero de 1813.

Artigas fue un militar respetado por las autoridades coloniales de ambas orillas del Plata, que supo servir con lealtad e inteligencia los intereses de aquel sistema, cuando llegó la hora de la emancipación no tuvo dudas al abrazar la causa revolucionaria.

Rotos los lazos con España había llegado la hora de integrar los pueblos del ex virreinato platense en una nueva realidad política, un estado independiente, llamado Provincias Unidas del Río de la Plata.

El nuevo estado cuyo territorio se extendía desde Buenos Aires hasta las misiones y desde los Andes hasta Río Grande del Sur, incluyendo el territorio que hoy ocupa Uruguay, tenía realidades sociales y económicas diferentes, aunque la base de su economía fuese la agropecuaria.

Artigas conocía en profundidad el sentir y el pensar de los hombres de la ciudad, porque había nacido en Montevideo, pero también conocía las necesidades y aspiraciones de los hombres del medio rural porque había convivido con ellos, donde se gestó el gran caudillo, el más baqueano, audaz, aguerrido y habilidoso para manejar hombres y haciendas en las extensas praderas naturales de esta subregión del continente sudamericano.

¿Qué sistema político, social y económico podía abarcar un territorio tan extenso, con realidades tan diferentes y satisfacer las necesidades y aspiraciones de

todos, los de la ciudad y los del medio rural? Sin dudas aquel que fuera más igualitario y participativo. El sistema de confederación, integración y participación de los pueblos, en el que todos se hicieran oír y en el que negociaran a través de pactos la forma de mejor canalizar sus necesidades, ese sistema, estaba amparado en el proyecto político del artiguismo que se plasmó en las Instrucciones.

LOS PUERTOS Y EL COMERCIO:

Todos sabemos hoy que los puertos son un eslabón en la cadena del comercio internacional. Como en los tiempos de la patria vieja, fue y sigue siendo vital para la vida de los pueblos viabilizando el intercambio de producciones a través de los puertos.

Mientras los pueblos de Hispanoamérica se desgarraban en la revolución independentista, la Revolución Industrial se desarrollaba en las grandes potencias imperialistas Inglaterra y Francia.

La producción industrial incipiente precisaba mercados para colocarse, para las potencias imperiales era vital la definición de la situación política en una América

convulsionada, porque el desarrollo comercial demandaba canales abiertos y en paz.

Para nuestros pueblos de economía agraria, manufacturera y precapitalista el intercambio comercial también era vital, la organización de los puertos también lo era, pero las relaciones de intercambio eran asimétricas, no podían competir la producción agropecuaria y artesanal con la producción industrial, ni en cantidad ni en calidad y por eso había que manejar las relaciones de intercambio con mucho cuidado para no destruir la producción y el comercio de estas regiones.

El “Reglamento Provisorio de Aranceles Aduaneros para las Provincias Confederadas de la Banda Oriental del Paraná.”

Corría el año 1815 cuando el Jefe de los Orientales desde Purificación, sede de su gobierno, el 9 de setiembre dio a luz este Reglamento. La lucha armada y los enfrentamientos ideológicos con las autoridades de Buenos Aires no detuvieron las preocupaciones de Artigas para estructurar las bases de funcionamiento del nuevo Estado.

Muestra “Un simple ciudadano: José Artigas”, Museo Histórico Nacional, octubre del año 2012



Todo lo que tuviera que ver con la producción y las formas de comercialización fueron meticulosamente pensadas por el Jefe Oriental, que además y por la libre elección de las Provincias confederadas, se había convertido en el "Protector de los Pueblos Libres".

La Liga Federal se había formado en 1814 integrada por al Provincia Oriental junto a Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Santa Fe y Córdoba. Todas ellas eran de un mismo sentir, el ideal de libertad e igualdad estaba en el ideario artiguista y por ello su adhesión espontánea a la causa y a su gestor.

El reglamento de derechos o aranceles aduaneros tuvo carácter proteccionista moderado favoreciendo la introducción de productos americanos frente a los extranjeros, aunque entre estos se bajaba el arancel para los de consumo popular y fomentó la producción y comercialización de las manufacturas y artesanías provinciales, con un trato preferencial en su exportación.

Por otro lado tuvo intencionalidad política al cerrar el Puerto de Montevideo a todo buque que saliese para Buenos Aires como medida para destruir la hegemonía de esa ciudad-puerto.

La ideología que sustentó el reglamento fue anticipada en el Art. 14 de las Instrucciones del año XIII, cuando se estableció que ninguna tasa o derecho se impusiera sobre artículos exportados de una provincia a otra, eliminando impuestos interprovinciales y fijando un arancel único común, para los lugares de origen y de destino. **Se creaba así una Unión Aduanera entre las provincias favoreciendo la integración económica conjuntamente con la integración política.**

Se buscaba el reparto equitativo de las rentas de aduana y se fomentaba la producción local bloqueando el ingreso de productos competitivos.

Estaban gravados con un impuesto del 25% todos los productos importados de ultramar, o sea aquellos artículos no americanos, que ingresaban por el único puerto atlántico de la Confederación: el Puerto de Montevideo.

Además de los derechos aduaneros existían en los puertos otras tasas por servicios portuarios como anclajes, limpieza, balizas y luces.

En el Puerto de Montevideo existía un equipo administrativo necesario para el control de estas

actividades, el Tribunal del Consulado para la justicia de los asuntos mercantiles, una Capitanía General de Puertos para el registro, contralor y regulación de la marina mercante, una Administración de Aduana para el pago de los derechos fiscales.

El régimen proteccionista gravaba porcentualmente las importaciones que podían ser más competitivas, los caldos y aceites pagaban un 30%, el papel y el tabaco negro un 15%, las ropas hechas y el calzado un 40% sin embargo había productos importados que estaban exonerados de impuestos, los artículos que tenían que ver con el conocimiento, el arte, la salud y la guerra, máquinas, los instrumentos de ciencia y arte, los libros, los medicamentos, y todo el armamento de guerra ya fueran armas blancas o de chispa.

Los productos exportados de América pagaban un arancel del 4% de impuesto de alcabala, que fuera el impuesto más importante que cobraba la corona española en el régimen colonial, pero como era apropiado, Artigas lo tomó para beneficio del nuevo estado que se estaba gestando.

A su vez las exportaciones también se gravaban gradualmente para beneficiar la salida de determinados productos como los cueros, crines, cebo, y había productos que se exportaban sin pagar impuesto, como eran las harinas de maíz o las galletas.

Por otro lado la circulación de producciones era libre en el interior de las provincias pagando por única vez a la entrada o a la salida, con un arancel común.

El reglamento aduanero tenía carácter provisorio formando parte de un proyecto que junto a reglamentaciones de organización política y social iban a precisar de la sanción posterior, cuando acabara la guerra y las provincias en congreso diesen forma institucional a la República de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

La reglamentación aduanera abarcaba a todas las provincias de la Liga Federal, sería aplicable en aquellos puertos que estaban al oriente del Río Paraná, los mesopotámicos de Entre Ríos, Corrientes, Misiones y la Provincia Oriental.

Los puertos de Mandisoví, Concordia, Arroyo de la China -hoy Concepción del Uruguay-, Gualeguaychú, Paraná, Maldonado, Montevideo y Colonia entraban en el sistema.

ANTECEDENTE MERCOSUR:

Todo el proyecto artiguista fue aniquilado cuando Artigas ya vencido por los intereses del patriciado bonaerense y montevideano y la traición de alguno de los caudillos provinciales, tuvo que asilarse en Paraguay. Fenecido el ciclo artiguista los países rioplatenses siguieron sus derroteros como estados políticamente independientes. Ya durante la segunda mitad del S. XX, superados los enfrentamientos hegemónicos y de liderazgo entre Argentina y Brasil, apareció nuevamente la necesidad de integración económica con el objetivo de desarrollo de los pueblos en los países del sur americano.

Así es que se creó el MERCOSUR –Mercado Común del Sur-, en marzo de 1991 a través del Tratado de Asunción.

Se trata también de una Unión Aduanera con un Arancel Externo Común, mientras que dentro de los estados que firmaron el acuerdo, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, al que luego se asociaron Bolivia y Venezuela, se irían disminuyendo porcentualmente los aranceles hasta llegar a cero, facilitando la libre circulación de mercaderías.

El MERCOSUR sistema de integración avanzado, es una unión aduanera incompleta, que quiere alcanzar el nivel de mercado común para permitir la libre circulación de bienes, factores de producción, trabajo y capital, sigue avanzando el proceso de integración a pesar de múltiples dificultades que se presentan.

CONCLUSIONES

El Reglamento Aduanero de 1815 puede ser concebido como un antecedente del MERCOSUR al pretender implantar una Unión Aduanera

Si bien no se trataba de una idea original en materia comercial, ya que en la Baja Edad Media, siglos XII y XIII las ciudades puertos del Báltico y del Mar del Norte habían establecido una Unión Aduanera, una confederación de puertos comerciales en la llamada Liga Hanseática o Hansa Teutónica del norte de Alemania, para el desarrollo del comercio del norte europeo, el Reglamento Provisorio de Derechos Aduaneros en la revolución rioplatense seguía la misma línea: desarrollar los puertos y el comercio regional. Como ocurrió con su organización política, lo brillante de la creación artiguista fue la adaptación de estos

modelos a la realidad de los pueblos a los que estaba dirigido.

El sistema de confederación, en el ideario del Artigas, era un sistema de integración en lo político, social y económico, para que como dice el Art. 4º de las Instrucciones del año XIII que “el objeto y fin del gobierno debe ser conservar la igualdad, libertad y seguridad de los ciudadanos y de los pueblos”.

Prof. Jorge MONTALDO
Julio 2013



Prof. Jorge Montaldo

Es egresado del Instituto de Profesores Artigas, en la especialidad Historia.

Ex funcionario de ANP desde 1975, actualmente se desempeña como Adjunto al Jefe de Unidad en la Unidad Gestión de Calidad. Integra la Unidad de Gestión de Calidad del Puerto capitalino como Coordinador de Calidad y Auditor Interno.

Fuentes:

Facundo A. Arce “La formación de la Liga Federal” pag. 77 y sgtes. En: “Artigas” estudios publicados por el diario El País como homenaje al Jefe de los Orientales en el centenario de su muerte, Montevideo, 1960.

Reyes Abadie, Melogno, Bruschera “El ciclo artiguista” Tomo II pag.s 118 a 124, Montevideo, Margarita Silberberg Editora, 1975.

“Reglamento Provisorio de Derechos Aduaneros”, Wikipedia, la enciclopedia libre.

Diagrama reproducido de “Uruguay en el contexto europeo y contemporáneo en los siglos XIX y XX” Colección Cambios y Permanencias, pág. 151. Editorial Monteverde, Montevideo, 2008.



La urgente necesidad de comprar una draga

En el desarrollo de las políticas portuarias del país, pasa lo mismo que con los automóviles: los que los manejan, creen que sólo por ello tienen los conocimientos necesarios para opinar como repararlos, que sí poseen los que saben hacerlo - los mecánicos-, por eso algunos desde el mundillo político creen que pueden aportar soluciones, desde el desconocimiento de cómo funcionan los puertos. En la década de los años 90 asistimos a los intentos de dismantelar el dragado (gobiernos neoliberales), promover la contratación de dragas extranjeras (belgas, holandesas, chinas), crear fuera de la Administración Nacional de Puertos grupos de técnicos, amigos, entusiastas y un gran etc. Supuestamente todos "expertos" en políticas portuarias, ignorando a aquellos que sí estaban calificados por conocimiento y experiencia a aportar soluciones, y ellos se encontraban en la ANP.

Lo demostramos en los últimos seis años en acuerdos entre el sindicato y el directorio de ANP, con el ingreso de personal idóneo, la planificación de campañas de dragado que mejoraron la navegabilidad de los buques, y la compra de insumos que permitieron mejorar la productividad del sector.

Esto viene a cuento del acuerdo realizado por los gobiernos de Uruguay y Argentina, para realizar el dragado del río Uruguay, desde Paysandú hasta su desembocadura en el Río de la Plata, llevando su profundidad según el tramo, entre 19 y 25 pies (1 pie equivale a 30 cm.), su costo sería de 20 millones de dólares, de los cuales Uruguay aportaría la mitad, y su comienzo estaría planificado para el 2º semestre de este año.

Para nuestro país es muy importante mejorar la navegabilidad del río Uruguay para potenciar los puertos de nuestro litoral, Fray Bentos, Paysandú, y -con obras complementarias- el de Salto, ya que por ellos podría salir

la producción de cebada, soja y cítricos, que se desarrolla al norte del Río Negro.

Además el dragado permitiría también el desarrollo del cabotaje nacional (construcción de barcazas), la coordinación con otras formas de transporte (carretero y ferroviario), y se mejorarían los tiempos de transportes de las cargas, bajando los costos. Esto por sí solo, demuestra la urgencia que tiene el país de comprar una draga, y lo negativa que ha sido la decisión del Poder Ejecutivo de anular su compra por parte de la ANP, luego de años de trabajos en los cuales el sindicato ayudó, y mucho.

Ahora, luego de este grave error, estamos manteniendo reuniones con el Ministerio de Industria, con empresarios privados y otras autoridades, proponiendo alternativas viables para que a corto plazo el país pueda adquirirla.

Esta acción no es contradictoria sino complementaria, con la idea de construir una draga en nuestro país con mano de obra nacional y propiciando el desarrollo tecnológico del área metalúrgica, (que como sindicato apoyamos), ya que por el volumen de trabajo a realizar en los canales de navegación del Río de la Plata, la bahía de Montevideo y del puerto de La Paloma, contar con 2 dragas más, le permitiría al país millones de dólares de ahorro, y el lograr la soberanía de la navegabilidad hacia nuestros puertos.

El sindicato con tenacidad continuará en todos los ámbitos, trabajando para potenciar el dragado del país; no queremos que nos suceda lo que al personaje de una vieja película mejicana que decía "tengo dos camisas, una que me han prometido y otra que han quedado en darme". Esperemos que los tiempos políticos que se avecinan por las elecciones nacionales de octubre, no dejen en lista de espera lo temas que son importantes para el desarrollo de los puertos y de la producción del país.

Sindicato Único Portuario Ramos y Afines (SUPRA)



Planificación y gestión de puertos

Determinación de la profundidad náutica en el canal de acceso del Puerto de Montevideo

Uno de los datos más importantes que identifican a un puerto, desde el punto de vista operativo, es la Profundidad Náutica (N.B. Nautical Bottom). En particular resulta bastante compleja la determinación del N.B. en lechos barrosos, como los existentes en el Río de la Plata, debido a que la densidad de dichos fondos es variable y aumenta progresivamente en función de la profundidad.

La ANP tomó la decisión de realizar un estudio de prospección geofísica para determinar la profundidad náutica en el canal de ingreso al Puerto de Montevideo en forma conjunta con TCP, Katoen Natie, UDELAR (Universidad de la República) y la empresa Esgemar.

Las características innovadoras y de investigación que implicó este trabajo permitieron que fuera aceptado y publicado en las XII Jornadas Españolas de Ingeniería de Costas y Puertos realizadas el 7 y 8 de mayo de 2013 en Cartagena, España (www.costasypuertos2013.com) con el título: *“Prospección geofísica para la determinación de la profundidad náutica en el canal del Puerto de Montevideo, Uruguay”*.

Esta investigación es la primera, de estas características, que se realiza en la historia portuaria uruguaya tanto en el canal de acceso como en las dársenas de la bahía de Montevideo.

PROSPECCIÓN GEOFÍSICA PARA LA DETERMINACIÓN DE LA PROFUNDIDAD NÁUTICA EN EL CANAL DEL PUERTO DE MONTEVIDEO. URUGUAY

A. Barranco Ojeda¹, J. Rey Díaz de Rada¹, F. Pedocchi², R. Mosquera², V. Groposo², R. Laporta³, F. Barbato⁴.

¹ ESGEMAR, S.A., Local M5/L2-05. Puerto de Málaga, 29001, Málaga, esgemar@esgemar.com

² Universidad de la República, Facultad de Ingeniería. Instituto de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental. C/ Julio Herrera y Reissig, n° 565, 11300 Montevideo, Uruguay, kiko@fing.edu.uy

³ KATOEN NATIE TERMINAL TCP, Muelle de Escala s/n, Puerto de Montevideo, 11000 Montevideo, Uruguay, rodolfo.laporta@katoennatie.com.uy

⁴ ANP Administración Nacional de Puertos. República Oriental del Uruguay, C/ Rambla 25 de Agosto de 1825, n°160, 11900 Montevideo, Uruguay, Técnicos ANP: Jorge Dangelo, Alejandro Pereyra, Daniela Corrales, Fabían Barbato: fbarbato@anp.com.uy

INTRODUCCIÓN

La profundidad náutica se define, de acuerdo a la International Navigation Association PIANC, como "el nivel donde las características físicas del lecho marino llegan a un límite crítico más allá del cual, el contacto con la quilla del navío causa daños o efectos inaceptables sobre el control y maniobrabilidad".

Esta definición hace que la profundidad náutica no sea fácilmente determinable en zonas donde predominan los sedimentos cohesivos con comportamientos que oscilan entre materiales acuosos y suelos. En estos ambientes se puede asociar la ubicación del lecho náutico con la transición reológica. La transición reológica se asocia a la profundidad dentro del lecho donde se observa un rápido incremento de la resistencia del barro a fluir. La profundidad náutica en los canales y la zona de maniobra del Puerto de Montevideo se define con el pico del retorno de 200 kHz.

Existían dudas sobre si el pico en el retorno de 200 kHz no podría estar en realidad asociado a la interfaz entre el agua-barro fluido, que hacían pensar que eventualmente se podrían hacer ajustes a la definición de la profundidad náutica utilizada actualmente, tomando en cuenta que el barro fluido puede ser navegable.

Los trabajos que se presentan en este artículo buscaron dar elementos concretos a la Administración Nacional de Puertos para hacer una interpretación más confiable de los retornos de la ecosonda de doble frecuencia y, evaluar en qué medida es adecuado utilizar la profundidad del retorno de 200 kHz para definir la profundidad náutica en el Puerto de Montevideo y sus canales de acceso. Para esto se realizaron mediciones con un perfilador de fondo, con un ecosonda de doble frecuencia y se hicieron mediciones de perfiles de densidad del fango con un densímetro de diapasón. Se estudió su variabilidad espacial, el espesor de la capa de barro y su resistencia a fluir. En base a estos estudios se pudo obtener una estimación de la ubicación de la transición reológica respecto a los retornos acústicos de baja y alta frecuencia en las zonas investigadas.

Objetivos de la investigación realizada

- Obtener un análisis preliminar de la variación espacial de las características del sedimento superficial, su estado de consolidación y su espesor.
- Concretar una interpretación de los retornos de la ecosonda en relación a los perfiles obtenidos con el estudio reológico, obteniendo una estimación preliminar de la ubicación de la transición reológica respecto a los retornos acústicos de baja y alta frecuencia en las zonas estudiadas.

LOCALIZACIÓN

El presente estudio ha sido realizado a lo largo del canal de acceso del Puerto de Montevideo (Figura 1). Éste presenta una longitud de eje de 42,5 km y se ha investigado una anchura media de 300m.

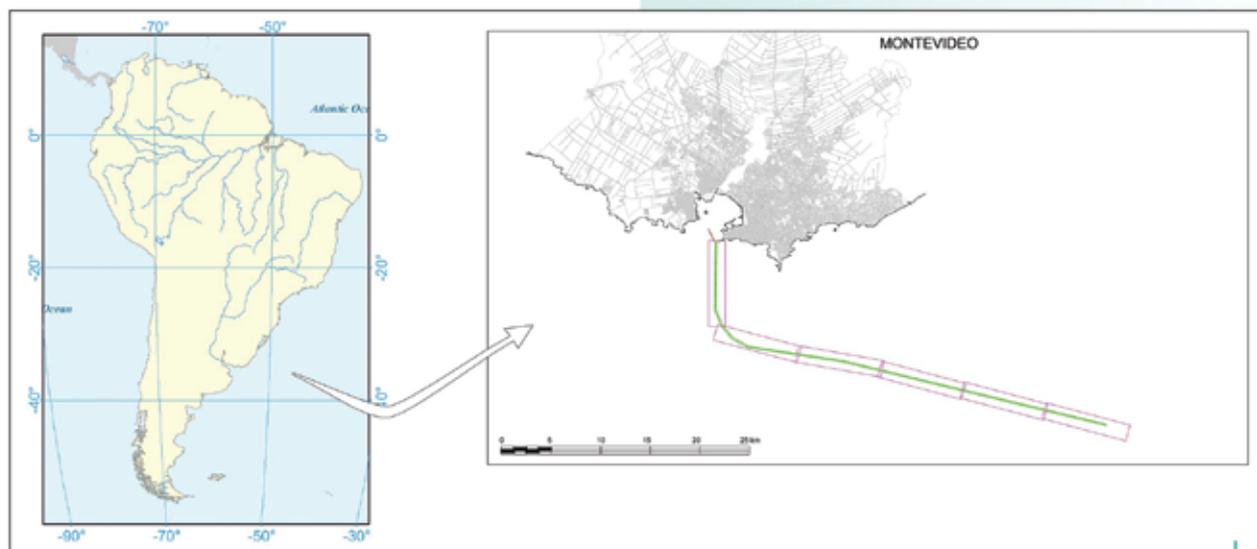


Figura 1. Localización de la zona de estudio. Mapa.



Figura 2. Unidad de control del Perfilador de fondo

CARACTERIZACIÓN DEL LECHO FLUVIAL

Los sedimentos que se encuentran en la bahía de Montevideo y en los canales de acceso al puerto se caracterizan por tener un alto contenido de sedimentos cohesivos (limos y arcillas). Esto hace que los depósitos generados por la sedimentación de estos materiales tengan una muy baja permeabilidad y que su consolidación se dé muy lentamente. Estas capas de fango tienen densidades entre 1050 y 1250 kg/m³ aproximadamente y pueden presentar distintos grados de fluidez.

Según la información previa disponible (mapa y memoria geológica del Departamento de Montevideo. M.I.E.M y U. de la R., 2004), próximo a la zona de estudio, en costa (punta de Santa Teresa), afloran los ortogneises de la unidad Punta Carretas. Estos conforman el basamento rocoso (valores de SPT $n=100$) sobre el cual reposan sedimentos actuales, formación Villa Soriano, principalmente arcillas y arenas gris verdosas de muy baja compacidad (valores de SPT $n=0$).

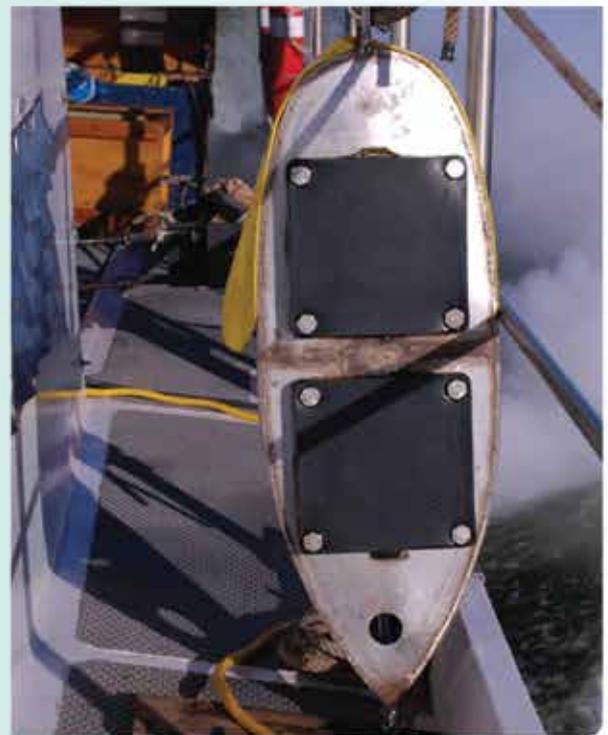


Figura 3. Transductores del Perfilador de fondo

Entre muro de esta unidad y techo del basamento rocoso aparecen, en algunos de los sondeos realizados, niveles de arcilla con fragmentos de roca descompuesta, con valores de compacidad algo mayores que los sedimentos a techo.

TOMA DE DATOS

Durante la toma de datos se llevaron a cabo tres fases bien diferenciadas.

Primera Fase:

Estudio geofísico mediante perfilador de fondo para la caracterización estratigráfica del canal de acceso del Puerto de Montevideo.

Se utilizó un sistema Chirp3200 Knudsen (Figura 2) con



Figura 4. Equipo de sísmica, montado durante la adquisición de datos

2 transductores de 750 W (Figura 3).

La toma de datos se llevó a cabo en los meses de enero y febrero de 2012. Se levantaron líneas transversales al eje del canal desde el p.k (punto kilométrico) 0 al pk. 23,5 cada 100 m y 4 líneas longitudinales al canal desde el pk. 23,5 al pk. 42,5 separadas entre sí 30 m, con perfilador de fondo.

Segunda Fase:

Estudio reológico para la determinación del fondo náutico y profundidad máxima de navegación, a lo largo del canal de acceso del Puerto de Montevideo.

Las propiedades reológicas del agua y fango se han medio con el equipo RheoTune® (Figura 5). El RheoTune® estima la densidad, viscosidad y resistencia de fluencia del fango, analizando la vibración de un diapasón inmerso en el fango. La frecuencia y la amplitud de vibración varían según las propiedades físicas del medio analizado.



Figura 5. RheoTune® en la embarcación. Foto.



Figura 7. Muestreo de sedimento superficial. Foto

El instrumento se arría (Figura 6) lentamente desde la embarcación, y a medida que el instrumento desciende en la columna de agua-sedimento se obtiene un perfil de la densidad del barro, y a partir de este y de ensayos posteriores de muestras en el laboratorio se pueden inferir la viscosidad y la tensión de fluencia del mismo.



Figura 6. Maniobra de arriado de RheoTune®. Foto

El RheoTune® debe ser calibrado previamente utilizando muestras del lugar donde se realizarán mediciones. Los perfiles obtenidos con el RheoTune® se han analizado en conjunto con los perfiles obtenidos con la ecosonda de doble frecuencia y los del perfilador de sedimento.



Figura 8. Proceso de calibración del equipo RheoTune®. Foto



Figura 9. Proceso de calibración del equipo RheoTune®. Foto

Se tomaron datos reológicos de la columna de agua en un total de 14 puntos, 9 distribuidos a lo largo del canal de acceso y 5 en el interior del puerto y antepuerto. Además, para cada estación de muestreo se obtuvieron muestras de fango (Figura 7) del fondo con el fin de calibrar los datos obtenidos en campo y determinar en el laboratorio ensayos de cohesión y viscosidad, la tensión de fluencia del barro y determinar una densidad que pueda ser asociada con la transición reológica.

Tercera Fase:

Análisis de la respuesta de una ecosonda monohaz bifrecuencia en toda la extensión del canal.

La presencia de fango provoca inconsistencias en el retorno acústico que se obtiene durante la determinación del fondo mediante una ecosonda. El retorno acústico que se mide con las ecosondas es proporcional a los cambios de densidad que encuentra el sonido al viajar dentro de la columna de agua y sedimento, y no a un valor determinado de densidad. Si se incrementa gradualmente la densidad del medio, dificulta la detección del lecho "firme".

La toma de datos se realizó con una ecosonda monohaz bifrecuencia 33-200 khz sobre las mismas líneas que las registradas durante la primera fase. En general, el pico del retorno de la ecosonda a 200 khz pudo ser asociado a la transición de agua clara a fango fluido, mientras que el pico del retorno con frecuencia de 33 khz provenía de profundidades mayores dentro del lecho, ya dentro de las capas más consolidadas ubicándose entre 1,5 y 2 m por debajo del retorno de 200 khz y que probablemente se asocia a la profundidad del dragado de apertura (Figura 10).

RESULTADOS

Para la primera fase, se han identificado dos reflectores principales.

Primer reflector: Techo del nivel de fango superficial. Esta unidad sísmica, asimilada como fango, presenta facies acústicas transparentes, propias de sedimentos finos de baja densidad. Según su geometría, discordante a la base del dragado del canal, se trata de una unidad de relleno depositada tras el dragado de éste.

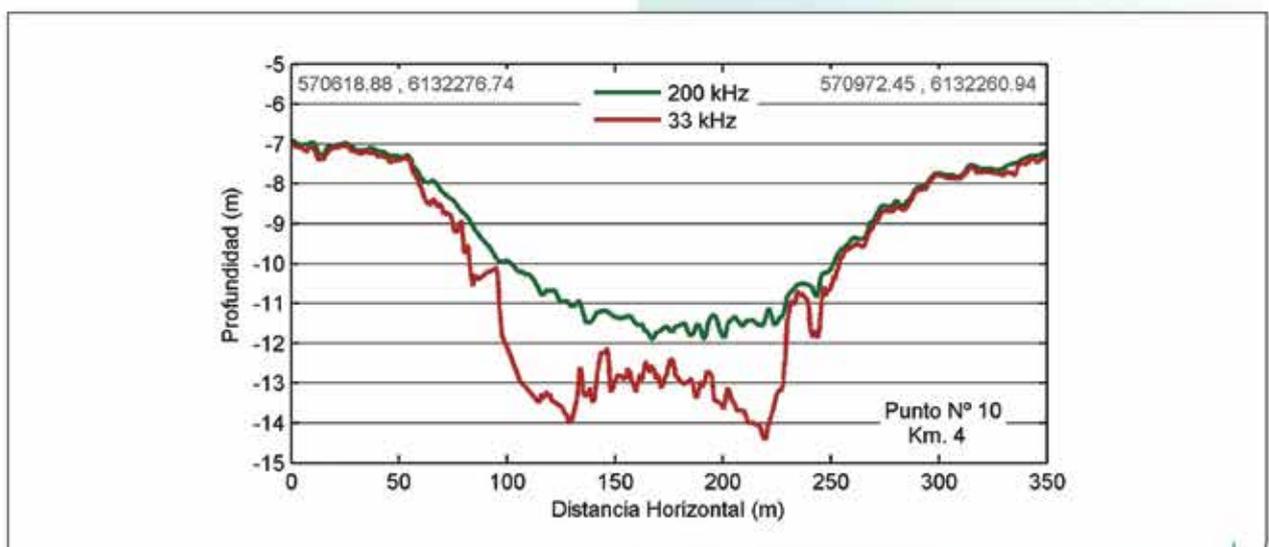


Figura 10. Retorno tipo de las frecuencias de la ecosonda. Gráfica

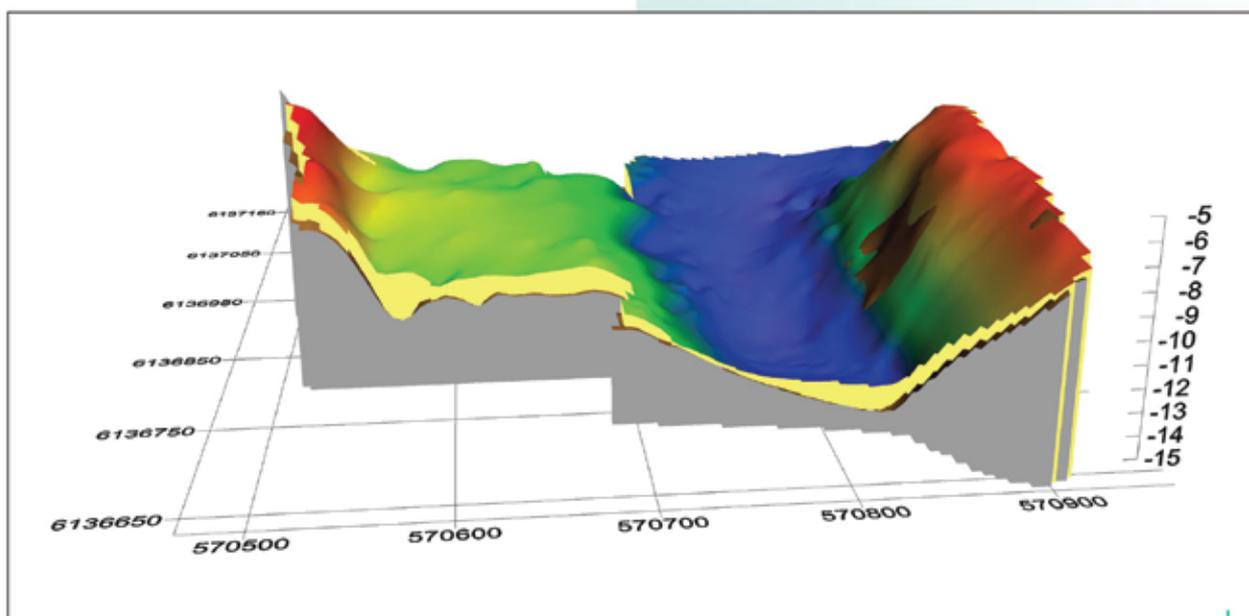


Figura 11. Esquema 3D de una sección del canal. En amarillo, la unión del primer y segundo reflector

Segundo reflector: Techo del basamento duro. Es el límite entre la unidad transparente superior (Fangos) y una unidad de mayor reflectividad (Firme). Esta unidad ha sido interpretada como sedimentos areno-limosos.

Como resultado de la segunda fase, se ha determinado que el espesor de la capa de fango licuado medido oscila entre 11 cm y 69 cm, con un promedio de 44 cm, desde el pk.2 (Figuras 13, 14) al pk.40. A partir del pk.30, la morfología de canal se pierde y el rango entre

la densidad máxima medida y la densidad del agua es del orden de centímetros (Figuras 15, 16). El valor máximo medido de densidad se alcanza cuando la resistencia del fango hace imposible el avance del RheoTune®, y este comienza a inclinarse. Este valor sería el límite de penetración, con densidades máximas de 1290 Kg. /m³. En ningún punto la penetración del RheoTune® superó los 0,75 m y solamente en 5 puntos de los 14 estudiados superó los 0,5 m.

Subtramo	Unidad "fango"	Unidad "firme"
pk.0 – pk.2	Casi en la totalidad a 11.5m	La profundidad oscila entre 13 y 13.5m. En la parte central del canal se aprecia una alineación más elevada, a 12.5m
pk.2 – pk.4	Casi en la totalidad a 11.5m	Casi en la totalidad oscilando entre 13 y 13.5m
pk.4 – pk.6	Casi en la totalidad a 11.5m con la zona central alcanzando en algunos puntos, 12m	Casi en la totalidad oscilando entre 13 y 13.5m
pk.6 – pk.8	Casi en la totalidad a 12m	Casi en la totalidad oscilando entre 13.5 y 14m
pk.8 – pk.10	Casi en la totalidad a 12m	Al inicio del tramo se alcanzan 14m, finalizando hacia el pk.10, en 13m
pk.10 – pk.14	Hasta el pk. 12.5, el techo se encuentra a 12m. Luego sube a 11.5m	Casi en la totalidad oscilando entre 13 y 13.5m
pk.14 – pk.18	Casi en la totalidad a 11.5m	Casi en la totalidad a 13.5m, encontrando zonas puntuales a 14m
pk.18 – pk.30	Hasta el pk. 24, el techo se encuentra a 11.5m. Luego baja a 12m	Hasta el pk. 21.5, el techo se encuentra a 13.5m. Hacia el pk.25 baja a 14 y Finaliza en 13.5m
pk.30 – pk.40	Hasta el pk. 36, el techo se encuentra a 12m. Finaliza en 13m en la parte central	Hasta el pk. 32, el techo se encuentra a 13.5m. con zonas puntuales a 14m. A Hacia el pk.40, casi todo a 14m
pk.40 – pk.43	Casi en la totalidad a 13m	Casi en la totalidad a 14m, encontrando zonas puntuales a 14.5m

Tabla 1. Resumen de las unidades identificadas a lo largo del canal.

Los ensayos de laboratorio permitieron determinar que la transición reológica se asocia a una densidad de 1245 Kg./m³. La ubicación de la transición reológica también fue detectada directamente a partir de la lectura de amplitud de oscilación del RheoTune®.

CONCLUSIONES

La unidad fango se puede dividir en dos sub-unidades. La superior, de magnitud submétrica (0.1-0.8 m), se trata de un fango licuado, con densidades que oscilan entre 1270 y 1280 kg/m³. Luego aparece una segunda

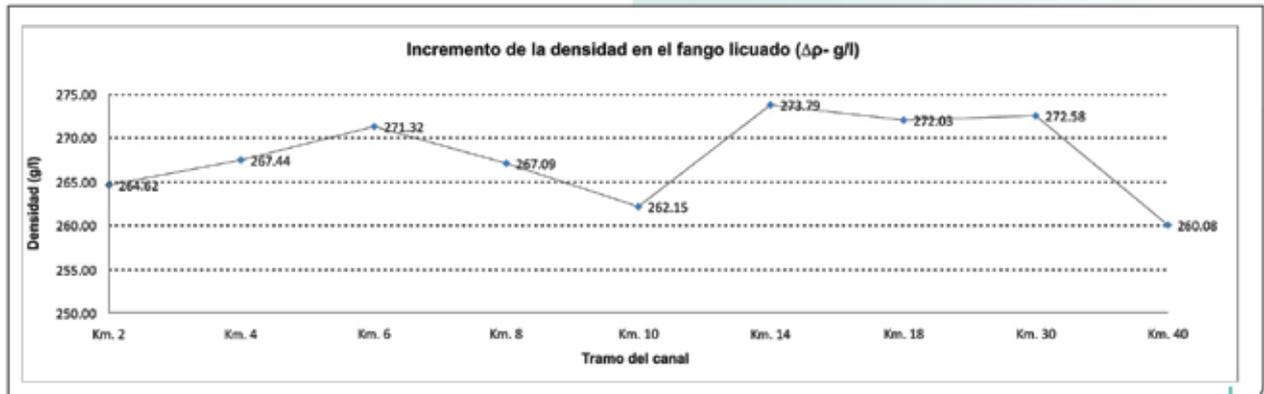


Figura 12. Gráfica: Variación de la densidad en la capa fluida de cada sección muestreada del canal

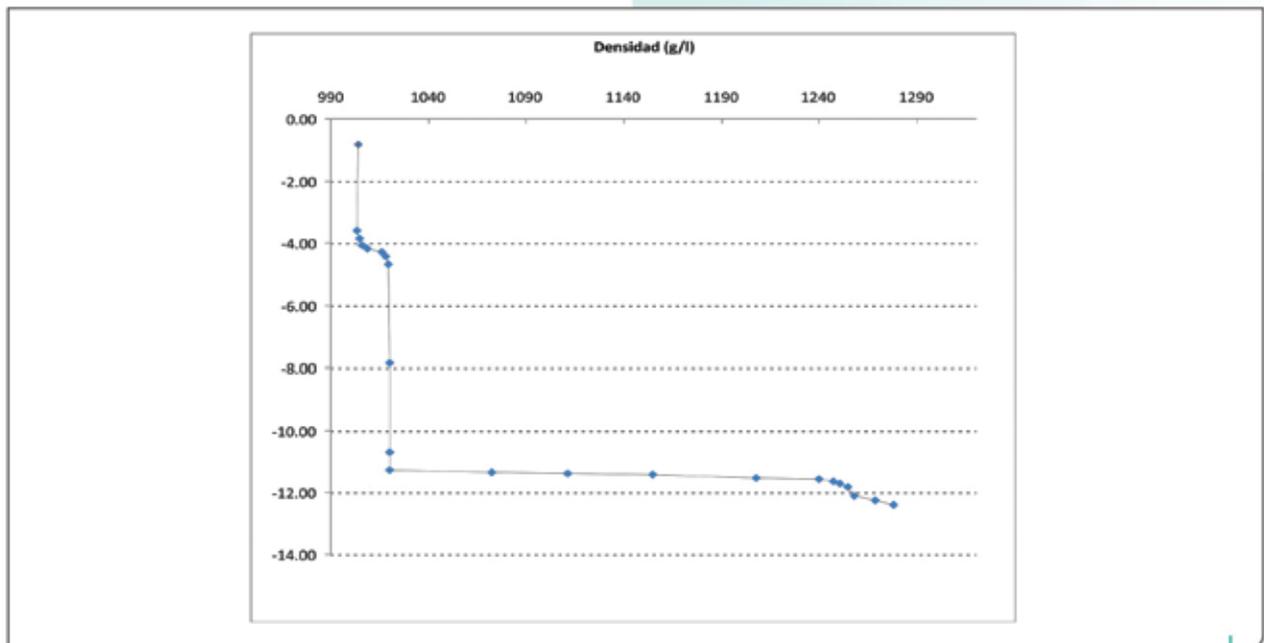


Figura 13. Gráfica: Perfil de densidad/profundidad (m), en el pk. 2

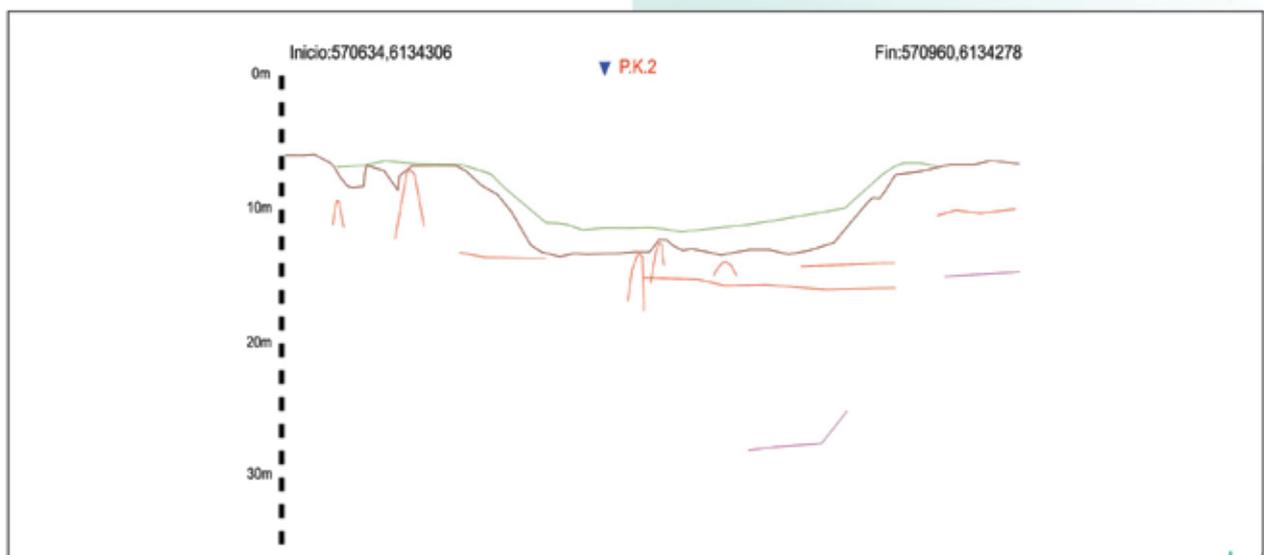


Figura 14. Gráfica: Sección del canal en el pk. 2. En verde se representa el fondo y en color marrón el límite del firme. En rojo se muestran reflectores secundarios

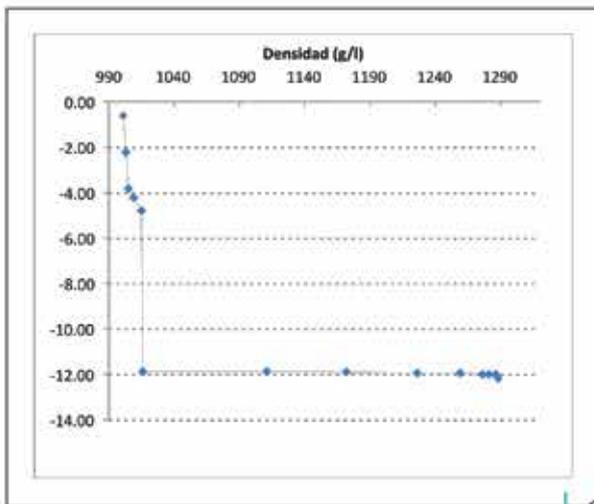


Figura 15. Gráfica: Perfil de densidad/profundidad (m), en el pk.30

sub-unidad con un espesor entre 1 y 2 m según las zonas, que se podría entender como un fango saturado en agua pero de densidad mayor.

Se estima que el espesor de fango licuado cuya densidad es menor de 1200 kg/m³ oscila entre 10 y 40 cm. En base a los estudios realizados se puede determinar que la ubicación de la transición reológica, que se asocia al fondo náutico, se encuentra a menos de 0.2 m por debajo del retorno de 200 KHz.

De la comparación de los resultados obtenidos con el equipo de sismica, la ecosonda de doble frecuencia y el RheoTune® (Figura 17), se pudo determinar que el uso del retorno de 200 kHz para determinar la profundidad de navegación es una práctica segura y que en el peor de los casos se podría estar subestimando dicha profundidad en menos de 20 cm. Se pudo determinar, además, que el retorno de 33 kHz corresponde en general a la ubicación del dragado de apertura, pero que la capa de fango que se encuentra sobre el mismo presenta un grado de consolidación bastante elevado con densidades mayores a los 1290 kg/m³.



Figura 16. Gráfica: Sección del canal en el pk. 30. En verde se representa el fondo y en color marrón el límite del firme. En rojo se muestran reflectores secundarios

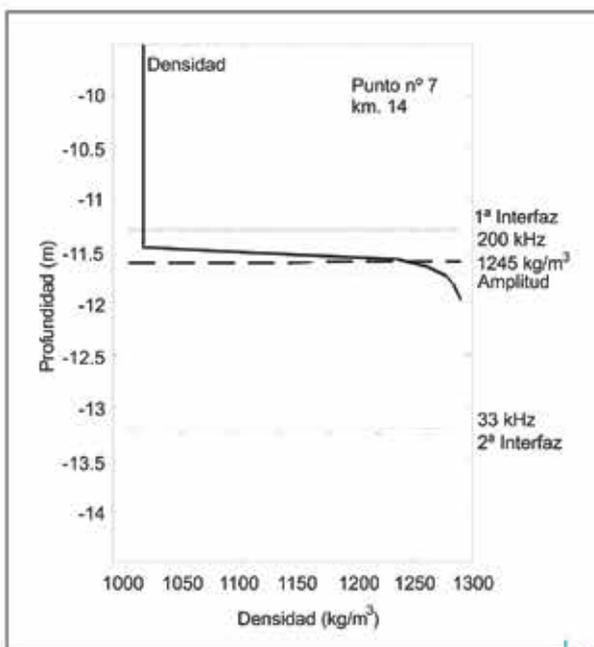


Figura 17. Gráfica: Perfil tipo en que se indican las mediciones con los tres equipos utilizados

REFERENCIAS

RheoTune®. Fluid Mud Rheometry Probe. Specs. Sheet. Stema Systems, Netherlands, 2012.

Alexander, M. P., Teeter, A., Banks, G. E. (1997). Development and verification of an intrusive hydrographic survey system for fluid mud channels. USA Army Corp of Engineers EELU, Technical Report DRP-97-1.

Been, K. and Sills, G. (1981). Self-weight consolidation of soft soils: an experimental and theoretical study. *Geotechnique* 31(4): 519-535.

Druyts, M., Brazees, P., Erney, J. (2010). The Rheocable Method: Determining Nautical Depth in the Presence of Fluid Mud. *T.H.V. Nautic*: 1-13.

McAnally, W. H., Teeter, A., Schoellhamer, D., Friedrichs, C., Hamilton, D., Hayter, E., Shrestha, P., Rodriguez, H., Shorret, A., Kirby R. (ASCE Task Committee on Management of Fluid Mud) (2007). Management of Fluid Mud in Estuaries, Bays, and Lakes. II: Measurement, Modeling, and Management. *Journal of Hydraulic Engineering* 133:23-38.

PIANC (1997). Approach channels - A guide for design. Final report of the joint Working Group PIANC and IAPH, in cooperation with IMPA and IALA. Supplement to PIANC Bulletin, No. 95.

Schatzmann, M., Bezzola, G., Minor, H.-E., Windhab, E., Fischer, P. (2009). Rheometry for large-particulated fluids: analysis of the ball measuring system and comparison to debris flow rheometry. *Rheologica Acta* 48(7): 715-733

CIFRAS PORTUARIAS / Información destacada por la División de Desarrollo Comercial de ANP

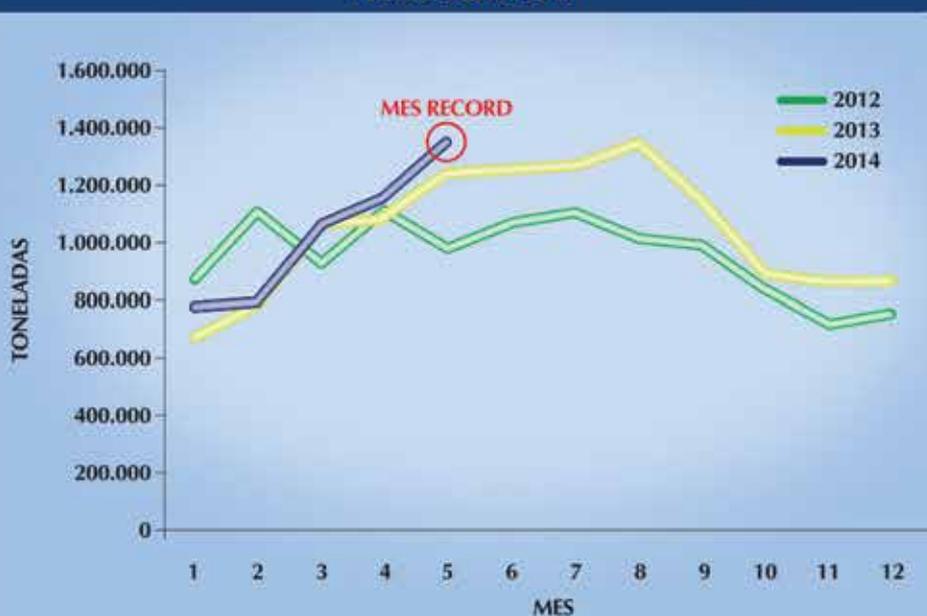
Evolución de toneladas en el Sistema Portuario

El total de toneladas movilizadas por el puerto de Montevideo durante el año 2013 alcanzó el volumen de 12.437.566 lo que representó un incremento del orden del 9% en relación al año anterior.

	2010	2011	2012	2013	2014 (Ene/May)
C. GENERAL	816.738	821.272	632.365	746.800	485.090
CONTENEDORES	7.339.999	9.301.466	8.119.275	8.906.438	3.405.423
GRANELES	2.534.264	2.974.959	2.649.457	2.784.328	1.228.485
TOTAL	10.691.001	13.097.697	11.401.097	12.437.566	5.118.998

Nota: incluye transbordos contenedorizados.

EVOLUCIÓN DE TONELADAS MOVILIZADAS POR EL PUERTO DE MONTEVIDEO PERÍODO 2012-2014



La participación por modalidad de carga se ha mantenido a lo largo de los períodos, donde la carga contenedorizada representó el 72% del total movilizadado durante el año 2013.

Al analizar el movimiento de mercadería por modalidad, se visualiza que la carga general es la que mayor crecimiento presentó con respecto a las toneladas movidas durante el año 2012 (18%), asociado a la operativa de equipos y materiales para los parques eólicos.

En el año 2013 las toneladas movilizadas en contenedores crecieron un 10%, seguido por la carga a granel con un crecimiento del 5%.

En el período Enero-Mayo del año 2014 las toneladas movilizadas superaron en un 6% al volumen obtenido en el mismo período del ejercicio pasado.

PERÍODO	TONELADAS
ENE / MAY 2014	5.118.998
ENE / MAY 2013	4.823.420

EVOLUCIÓN DE TONELADAS - PUERTO DE NUEVA PALMIRA (MUELLE OFICIAL)

EVOLUCIÓN DE TONELADAS MOVILIZADAS POR EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA (MUELLE OFICIAL) / PERÍODO 2010-2013

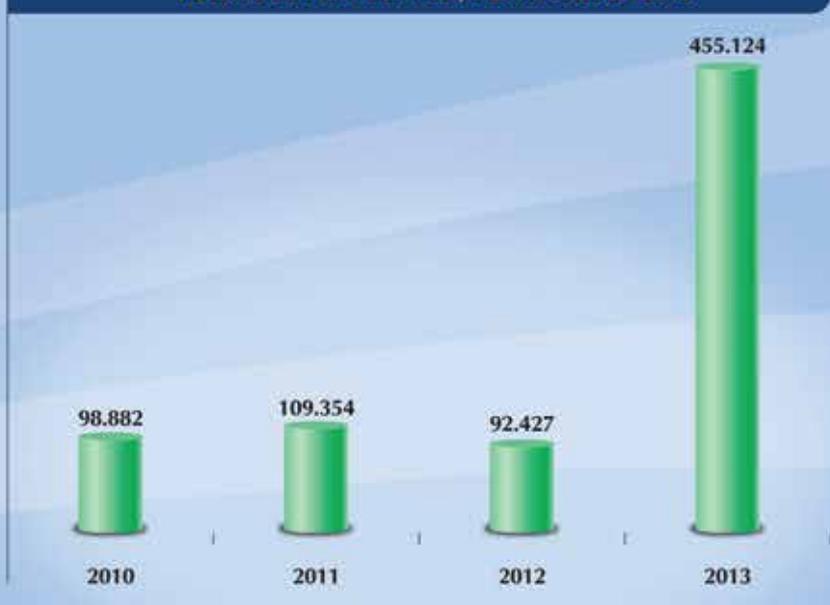


El movimiento de mercaderías en el Puerto de Nueva Palmira - Muelle Oficial - durante el año 2013 alcanzó un total de 3.759.384 toneladas lo que representó un crecimiento del 54,2% respecto al año 2012 y un nuevo récord en los niveles movilizados.

Las exportaciones poseen la mayor participación en los movimientos totales del Puerto de Nueva Palmira durante el año 2013 con un 34%, siendo los principales rubros exportados la soja y el trigo.

EVOLUCIÓN DE TONELADAS - PUERTO DE FRAY BENTOS
En 2013 cuadruplica el tonelaje movilizado

EVOLUCIÓN DE TONELADAS MOVILIZADAS POR EL PUERTO DE FRAY BENTOS / PERÍODO 2010-2013



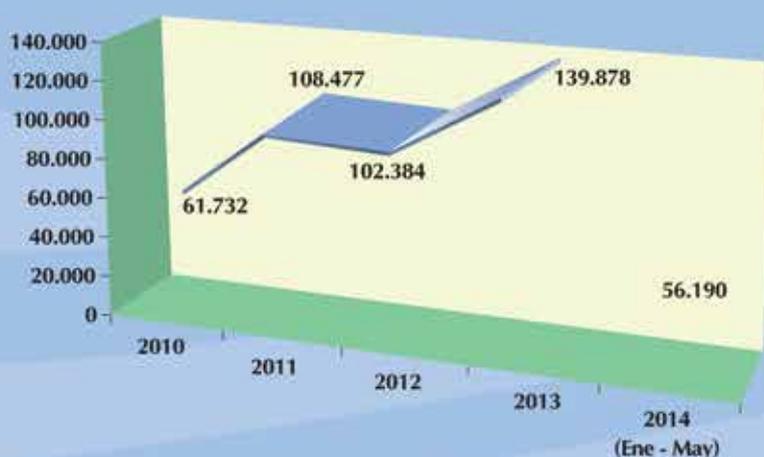
Durante el año 2013 con la aprobación del Decreto 271/13, se incorpora al Recinto Portuario de Fray Bentos la Zona de Alijo y Complemento de Carga Punta del Arenal. Ello ha significado la apertura a la movilización de nuevas cargas, como es el caso del mineral de hierro.

La perspectiva es generar una cadena logística eficiente apuntando a nuevos negocios de mercaderías en tránsito.

El total movilizado durante el año 2013 alcanzó un total de 455.124 toneladas lo que representó un incremento muy importante con respecto al tonelaje alcanzado en el año anterior.

En lo que va del año 2014 (Ene-May) el Puerto de Fray Bentos ha superado ampliamente el volumen obtenido en el mismo período del año 2013 (70.852 toneladas), con un total de 442.319 toneladas. Dichas toneladas corresponden a los movimientos de exportación de cebada malteada, carga/descarga en la zona de transferencia Punta del Arenal y también del movimiento de tránsitos/trasbordos de material para el armado de molinos para los Parques Eólicos.

EVOLUCIÓN DE TONELADAS - PUERTO DE PAYSANDÚ

EVOLUCIÓN DE TONELADAS MOVILIZADAS POR EL
PUERTO DE PAYSANDÚ / PERÍODO 2010-2014 (Ene - May)

La potencialidad del Puerto de Paysandú es realmente significativa debido a su privilegiada ubicación en la Hidrovía del Río Uruguay. Tal es así que el mercado asociado al Corredor sumado a la producción local ha sabido impulsar y desarrollar la competitividad de los tráficos de los puertos del litoral debido al aumento de los flujos de mercaderías movilizadas.

Esto se visualiza año a año con el incremento de las toneladas movilizadas por el Puerto de Paysandú,

umentando su movimiento en un 37% con respecto al año 2012. Durante el año 2013 las operaciones de removido experimentaron un importante crecimiento registrando más de 60 mil toneladas de las cuales el 89.5% correspondieron a movimientos de Soja.

En el año 2014 se da inicio a la operativa de contenedores, movilizando a Mayo un total de 845 contenedores.

EVOLUCIÓN DE TONELADAS - PUERTO DE COLONIA

EVOLUCIÓN DE TONELADAS MOVILIZADAS POR EL PUERTO DE COLONIA
PERÍODO 2010-2013

El total de toneladas movilizadas por el Puerto de Colonia durante el año 2013 alcanzó un total de 53.036 toneladas.

En el primer trimestre se mantiene la tendencia del año 2013 con un total movilizado a la fecha de 17.647 toneladas.

Desde el muelle..



En mayo

Almawashi

Este buque ganadero (*Livestock carrier*) con bandera panameña, cargó 12.000 cabezas de ganado vacuno en pie y 2.500 toneladas de ración con destino a Egipto.

Consignado por la agencia marítima Schandy S.A., el avituallamiento fue realizado por los proveedores Perenne y Datyfil S.A., el aprovisionamiento de ración fue de Tacua S.A.

El Almawashi fue botado en el año 1973, tiene una eslora de 195 m, una manga de 33 m y un tonelaje bruto de 30.435 toneladas.

Juvel

Más de 1.100 toneladas de krill descargó la empresa Indosland, de las bodegas refrigeradas de este pesquero con bandera noruega.

En muro, el buque factoría fue avituallado por Cupromar (Nadetir S.A) y cargó 250 toneladas de combustible a través de Chistophersen S.A. Finalizada su operativa el pesquero nórdico puso proa al Sur.

Características técnicas:

Tonelaje bruto: 5500
Eslora x Manga: 99.5m x 16.3m
Calado: 6 m
Construcción: 2003

En abril

Valor

Estuvo en los puestos de atraque 3, 4 y 5 del Puerto de

Montevideo este buque porta contenedores con bandera de Malta. Agenciado por Unimarine Uruguay S.A. a través de la empresa Montecon cargó 522 contenedores llenos y 366 vacíos.

Proveniente del puerto de Buenos Aires (Argentina), finalizada su operativa en Montevideo puso rumbo al puerto de Río Grande (Brasil).

Características técnicas:

Eslora: 300m.
Manga: 48 m.
Calado: 14,52 m.
Tonelaje bruto: 390

Asian Majestic

Agenciado por Montevideo Harbour South America Ltda., hizo escala este buque tipo *vehicle carrier* o *ro-ro* (*roll on-roll off*) con bandera surcoreana.

La empresa Boenal S.A. realizó la carga de 183 vehículos y la descarga de 2.540 rodados, totalizando alrededor de 24 hrs. de trabajo.

Proveniente del puerto de Singapur finalizada su operativa en muros montevidianos puso proa al puerto de Zarate (Argentina).

Características técnicas:

Eslora 229.
Manga: 32 m.
Calado: 10,02 m.
Tonelaje bruto: 71.383
Peso muerto: 25.818.
Año de construcción: 1999.

Plano del Puerto de Montevideo

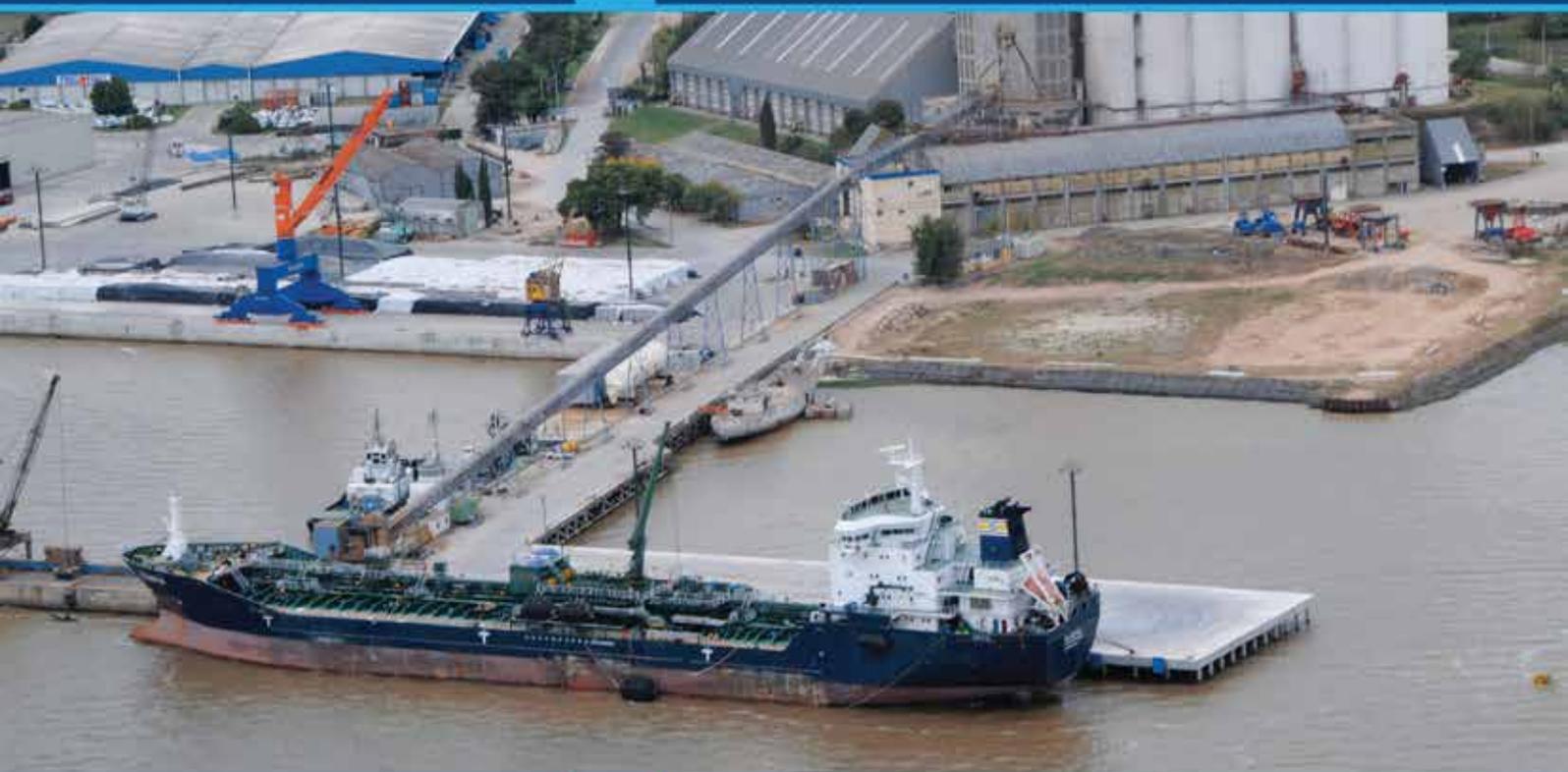


Disco gráfico de Estado Mar-buscador en:
plano proporcionado por el Sr. Guillermo Chao
del Depto. Proyectos y Obras de ANP.

Nueva Palmira, puerta abierta al desarrollo del litoral

Su crecimiento exponencial es resultado del trabajo, incesante e incansable, de productores y habitantes de toda la región.

El puerto de ANP en Nueva Palmira es un puerto libre, cuyos servicios están a disposición de las cargas que los necesiten.



www.anp.com.uy

ANP
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay



ESTA PUBLICACIÓN LLEGA A USTED
A TRAVÉS DE CORREO URUGUAYO



**RED
NACIONAL
POSTAL**