

TÍTULO: VIENTO EN POPA

TEMA: REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN: ¿Cuál es la situación actual del puerto de Paysandú?

FUNDAMENTACIÓN

Decidimos investigar este tema ya que nuestra ciudad tiene un puerto que ha visto mejores días y podría aprovecharse mucho más como se hacía en el pasado. Un puerto activo significa un crecimiento en la actividad económica de la ciudad por lo que ayudaría a promover el desarrollo de Paysandú al igual que generar nuevos puestos de trabajo. También me pareció importante porque el puerto de Paysandú se subestima, y es por lo tanto de importancia que la comunidad sanducera conozca el verdadero potencial que tiene.

OBJETIVOS

- Investigar acerca de la situación actual del puerto.
- Averiguar sobre los planes que se tienen para el futuro.

MARCO TEORICO

Antes de comenzar a hablar del puerto de Paysandú debemos comprender la importancia de un puerto para nuestra ciudad e industrias, primero debemos definir lo que es un puerto en general. Luego nos enfocaremos en el puerto de Paysandú más específicamente.

¿Qué es un puerto?

La RAE define puerto como “Lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc.”. Para llevar a cabo dichas operaciones los puertos deben de contar con aguas tranquilas y el espacio para albergar tanto las embarcaciones como las mercancías que transportan.

Vale la pena agregar que los puertos pueden ser clasificados según su profundidad. Los puertos con una profundidad mayor a los 13.7 metros son considerados

de aguas profundas y son capaces de recibir barcos de ultramar que tienen un calado de aproximadamente 9 metros.

En general los puertos se dividen en dos partes, la zona marítima y la terrestre. La zona marítima es donde se movilizan los barcos, dentro de las escolleras, y se garantiza a las embarcaciones aguas tranquilas, calado adecuado, espacio para maniobrar y seguridad. Para lograr esto los puertos disponen de bollas, faros, canales dragados y espacio de fondeo donde las embarcaciones pueden anclar en aguas tranquilas sin obstruir el tráfico mientras esperan su turno para atracar. La zona terrestre que tiene como función principal el manejo de la mercadería. Cuenta con muelles y grúas para transbordar la mercancía además de depósitos donde almacenarla provisionalmente. (Ivonne Rosales Flores, 2014)

Puerto de Paysandú

Ahora que sabemos que es un puerto y sus componentes nos centraremos más concretamente en el puerto de Paysandú.

Aunque la figura por la que se le conoce fue adquirida a principios del siglo XX la historia del puerto de Paysandú está unida a la propia historia de este suelo, incluso antes de que fuera ciudad. Durante mucho tiempo el río fue el eje del comercio, la industria y el progreso de Paysandú. En 1868 el padre Baldomero Vidal ya hablaba de la importancia del puerto como un lugar de concentración al aire libre de cueros faenados (Desde el fondo a la historia, el telégrafo 11 de setiembre de 2005).

Establecido aproximadamente en 1865, consistía en ranchos de paja y cueros que servían de depósito para almacenar cueros, madera y carbón que se debía embarcar. En esas primeras instancias se transportaban cueros de Paysandú a Montevideo.

Fue el 11 de junio de 1829 que el puerto de Paysandú fue declarado puerto nacional. En 1865, por decreto emitido bajo el mandato de Basilio Pinilla, el puerto fue ampliado y en 1868 se terminó de construir el muelle de madera de 110 metros de largo. En 1870 comenzó su actividad la barranca americana (ubicada frente al puerto) y en 1875 se inauguró el edificio de aduana y en 1894 se realizó un dragado para la entrada de barcos de mayor calado. (Diario telégrafo 18 de agosto 1996)

En 1907 construyeron los muelles A y B con una longitud de atraque de 500 metros. Luego en 1915, el 8 de setiembre, en una ceremonia simbólica Feliciano Viera colocó la memorable “Piedra Fundamental” que marco el inicio de la modernización del puerto, que comenzaría a adoptar la forma por la que lo conocemos hoy.(Diario el telégrafo 11 de setiembre de 2005.)

Inmediatamente después de que el presidente Feliciano Viera colocó la piedra fundamental se comenzaron las construcciones. La inversión fue de 152.000 pesos y comprendía la construcción de un muelle de cemento armado de 100 metros de longitud por 20.40 metros de ancho y 1.10 más alto que el piso del muelle anterior, un terraplén entre los muelles, el muelle de cemento armado, un pedraplenado de escollera en la parte norte, revestimiento y defensa del terraplén, y ultimo pero sin duda una de las construcciones más importantes un ramal de ferrocarril para empalmar con la línea Midland y las vías del muelle para las grúas del pórtico.

Midland era una de las muchas compañías inglesas con las que el imperio pobló la tierra, conectando ríos y mares. Lo que significa que el ferrocarril está relacionado con el puerto y por ejemplo el camino de rieles va paralelo al rio Uruguay y en Paysandú se conecta con el puerto ya estos se complementan. Los trenes solían llevar una mercancía al puerto donde los esperaba un barco y los barcos solían llevarle mercancía a los trenes, se daba un intercambio mutuo. (Álbum expediente año 1948.)

La empresa francesa J.&J.Hersent, que se encargo de realizar las obras del puerto era una de las firmas más antiguas y acreditadas del mundo. Fundada por J. Hernes en el siglo XIX, antes de ser contratada para la modernización del puerto la compañía había realizado grandes trabajos portuarios en diversos países.(Diario telégrafo 12 de octubre de 1997)

Fue así que el puerto de Paysandú se convirtió en primer puerto de ultramar del litoral. Sin embargo la poca de profundidad de los pasos en Almirón, Urquiza y Vera han sido un obstáculo para la navegación de ultramar en la zona.(Diario telégrafo 12 de octubre de 1997)

El puerto fue un factor de progreso para nuestro departamento, pero por diversas circunstancias como nuevos y mejores medios de comunicación y transporte como las carreteras, fueron poco a poco disminuyendo su actividad.

La importancia del puerto para los sanduceros

Como en todo escudo de armas tanto nacionales, de una ciudad o familia se denotan todas las características de su pasado, de sus tradiciones y virtudes. Son atributos en nuestro escudo sanducero, un ancla, un haz de espigas y la meseta de Artigas coronada con la figura del prócer. El ancla, superpuesta con las ondas del río y simboliza a la actividad portuaria, a ese privilegio que forma parte del puerto fluvial, donde antiguamente se registró un gran volumen de tráfico comercial que se sostuvo durante años, y brindando fama y prestigio al departamento.

La tradición nos cuenta como por el puerto salieron aquellos productos que dieron fama a nuestro suelo sanducero y contribuyeron a asentar el prestigio del comercio y de la industria uruguaya. Por ejemplo sus cueros, la cerveza nortea, y sus productos agrícolas.(Revista quinto agosto de día 2 de 2002)

Crisis

El puerto daba vida a Paysandú, fuera de él, trabajaban camioneros, la administración nacional de puertos, "changadores", peones de camioneros o simplemente gente que iba a pedir trabajo ahí a donde siempre faltaba personal. Trabajaban los ferrocarriles y los camioneros y se luchaba por la coordinación de los tres. Era de esperarse que si desaparecía el ferrocarril desaparecía el puerto. Se prefirió el uso de los camiones. Hoy en día no se culpa a los camioneros, pero si a los intereses ya que transportar por medio del ferrocarriles y barcos es mas barato que por carretera. Luego se dejó de dragar el río y los barcos no podían llegar a Paysandú, y las cargas comenzaron a salir por el puerto de Fray Bentos.

La libre importación cambio severamente la forma en que el país funcionaba, ya que lo que no había en el país se podía importar, se perdía el trabajo y la producción nacional.

Y fue así como aquel puerto que en su auge manejaba hasta mil toneladas en un día, fue decayendo hasta tocar fondo.(Revista quinto agosto de día 2 de 2002)

Investigación

Para llevar a cabo la investigación y buscar respuestas a nuestras preguntas se realizaron entrevistas tanto a Olga Flores, que hace 20 años que trabaja en la comisión

del puerto de Paysandú, como a Pablo Acosta, que trabaja como jefe de logística en Montes del Plata, se obtuvo la siguiente información.

En 1995, el rotary club, organización internacional con el fin de prestar servicios humanitarios, realizo un llamado para la recuperación del puerto y su zona, formado la comisión intersectorial puerto ultramar Paysandú.

Dicha comisión ha sido presidida por rotarios, en un primer momento Jorge Martinez Oberti, y luego Raúl Fraschini, que sigue en el cargo actualmente. Hoy en día quedan solo tres fundadores originales, el ingeniero J. Dighiero, agente marítimo Rubén Zuchetti y Olga Flores.

El trabajo de estas personas es muy evidente con lo que respecta a la recuperación del puerto, que pasó de ser aquel “basurero endémico”, es así como se refería el expediente del ministerio de transporte y de obras públicas en 1995 al puerto, hoy es un lugar donde trabajan directamente, entre los funcionarios de la ANP (Administración nacional de puertos) y gente que trabaja para los operadores marítimos, más de 60 personas. Hay que considerar también, todo el trabajo indirecto que se realiza, como por ejemplo de talleres, de dragado y de mantención del puerto.

Cuando la comisión, comenzó la restauración el estado de las instalaciones era deplorable, como decía Olga bromeando, “las ratas te salían a recibir”. Se usaban los depósitos para acomodar autos incautados por la aduana, entre otras cosas. Los muelles se encontraban arruinados debido a las inundaciones y las grúas fuera de servicio a causa de la falta de mantenimiento.

Sin embargo, contaron con el apoyo de autoridades como, Julio Pintos en 2002 cuando suplía al diputado José Melo del Frente Amplio, y Juan Carlos Siázaro que suplía al diputado Ricardo Molinelli del partido Colorado. El apoyo de estas personas fue crucial, porque en esos entonces las autoridades gubernamentales demostraban poco interés por el puerto y el transporte fluvial.

Durante un tiempo el proceso de recuperación se dificultó por la falta de recursos, pero en 2005, Pintos es electo intendente de Paysandú, dándole la posibilidad de acercar el asunto a las autoridades de transporte y obras publicas en 2006. El ministro Rossi y el vicepresidente de la ANP, hoy presidente de la Comisión administradora del Rio Uruguay(CARU), Gastón Silvermann fueron claves ya que el 8 de agosto de 2006 el

puerto de manos del MTOP, a la ANP, siendo Alberto Diaz el gerente general, que hoy la preside por segundo periodo. Diaz es sanducero y se crío en una familia que trabajo del puerto, ya que su padre era dueño del astillero neptunio. Es una persona que sabe lo importante que es el puerto para Paysandú.

Teniendo el apoyo de todas estas personas, se retomaron las obras. Se recupero el muelle de alto nivel, los silos, depósitos A y B, y se instaló una grúa moderna además de la reparación de las antiguas. Se destacó el manejo de presupuestos y la transparencia de la ANP a la hora de rendir cuentas.

El puerto se encuentra en una curva de crecimiento, habiendo comenzado en 2008 con las primeras cargas se registraron 20.000 toneladas en ese año, y el año pasado se registraron 116.000 toneladas. En 2015 las 116.000 toneladas fueron superadas en junio y se predice que van a seguir en aumento.

Hay que destacar que el transporte fluvial es mucho más barato que el terrestre, no solo en dinero, sino que también en el costo en vidas que las rutas año a año cobran.

Siendo el puerto un nexo entre transportes terrestres y fluviales, seria de suma importancia también que se recupere el sistema de vías férreas. Aun así las empresas siguen prefiriendo el transporte implementando camiones. Esto se debe a que a que este tipo de transportes esta monopolizado por determinadas empresas y esta en manos de muy pocos. Entonces se dan situaciones como la de la fábrica de portland de Paysandú, cuyos productos se transportan al puerto de Montevideo en camiones teniendo la fabrica un muelle propio. Otra cuestión es la rapidez con la que se quiere transportar las cosas, usualmente se demora más en barco y no hay problemas como el dragado del río.

Actualmente se está dragando el río Uruguay ya que en julio del 2013 la CARU aprobó el dragado del río Uruguay, garantizando los pasos de Urquiza, Vera y Almirón. También se aprobó la apertura del canal de casa blanca, que se utiliza hoy para bregar, porque se demostró que Urquiza, Vera y Almirón se colmatan fácilmente con las crecientes, algo que no se da en casa blanca ya que presenta un suelo duro y con profundidades de hasta 18 metros. Esto si bien es una ventaja, también es un obstáculo por que no existen dragas para ese tipo de suelos en Uruguay ni en Argentina, sin embargo la CARU esta trabajando en el tema.

Otros de los grandes obstáculos a superar, que involucra al gobierno departamental y organismos como el banco interamericano de desarrollo, es el acceso al puerto. Hoy los camiones entran por la ruta tres, a avenida general San Martín, Ledesma y al puerto. Hay algunas diferencias con la intendencia de Paysandú, la cual plantea que es mejor entrar por Paraguay, Italia y luego Ledesma. Se dejó en manos de una consultora para analizar cuál es la mejor opción.

Obras como estas, requieren de mucho dinero y en una ciudad que ya está establecida a veces es aun más difícil, porque los planes necesitan adaptarse a la ciudad. Pero sin dudas, que facilitaría el trabajo en el puerto y la convivencia de este con la ciudad.

Un ejemplo trágico que remarcó el entrevistado fue el de Bautista Miños Ferreira, el niño de 6 años que fue embestido por un camión perdiendo la vida. Si bien este acontecimiento no sucedió en los accesos al puerto, es una clara advertencia de los peligros que resultan de una mala logística de los camiones dentro de la ciudad. Para agregar un más el camión transportaba portland hacia Montevideo, reforzando los argumentos a favor de el transporte fluvial.

El puerto de Paysandú, se encuentra en un punto estratégico en la región, no solo para el país sino que también para el sur de Brasil y Argentina. Pero para hacer mejor provecho la ubicación se necesita hacer los viajes de ida y vuelta, porque generalmente sale mercadería del puerto, por ejemplo carne, semillas y fruta. Azucarlito, fue pionera cuando no estaba el puerto y traía crudo de Brasil, y lo sigue haciendo, desde puerto Cáceres por la hidrovía Paraná. Si se logra establecer un flujo de ida y vuelta, los barcos podrían descargar y cargar contenedores abaratando costo.

El transporte por medio de un puerto es beneficioso cuando, se transporta mucha carga, a largas distancias y cuando hay un ida y vuelta de las cargas. Esto es porque la capacidad de un barco es enormemente superior a la de cualquier medio terrestre. Por ejemplo, el barco "provincias unidas" que está operando actualmente en el puerto, tiene una capacidad de transportar 270 contenedores en un solo viaje. Imaginemos que este barco viene cargado de Montevideo, deposita su carga en Paysandú, y es cargado con 270 contenedores diferentes que salen del puerto, y este vuelve a Montevideo. En solo dos operaciones que le llevarían, teniendo en cuenta el tiempo de carga y descarga, alrededor de 5 días un solo barco transporta un equivalente a 540 viajes en camión. Sin

embargo cuando el transporte es a una distancia corta, no es muy beneficioso porque se tienen que realizar operaciones de transbordo. Por ejemplo de la fábrica al puerto en camión y del puerto al destino en barco, cuando es corta la distancia es más rentable transportar directamente en camión.

Si bien el puerto está en un continuo desarrollo, las crecientes del río han demostrado ser muy destructivas. Los muelles actuales presentan problemas de inundación cuando el río está por encima de los 8.20 metros y el de alto nivel 9 metros. Se planea construir un muelle más alto frente a los silos del MGAP, y se espera solucionar este tema.

El puerto podría estar mucho mejor, si los ciudadanos tomarán conciencia de las oportunidades que está ofreciendo la zona, no solo del puerto sino que habitacionales y laborales para los sanduceros. Las generaciones futuras deberían invertir en el puerto, y las actividades que lo rodean, ya sean hoteleras, de comida rápida, lavandería e incluso una estación de combustible en la zona, el ingeniero Piaggio está trabajando en los planes.

Si Paysandú quiere volver a tener la actividad portuaria que alguna vez tuvo, necesita un cambio de mentalidad, porque a veces cuando se reclama por los derechos de los trabajadores se olvida de las consecuencias, como pasó en 1980 que llevó al cierre del puerto. La ciudad tiene todo para volver a ser una ciudad de desarrollo a partir de su puerto. Es cuestión de que las generaciones futuras sepan invertir en la región, y en cosas que generen puestos de trabajo.

Conclusión.

Podemos concluir que la situación actual del puerto es buena, pero está lejos de alcanzar su máximo potencial, pero es demasiado pronto para sacar conclusiones ya que han pasado solo 7 años de que llegó la primera carga durante esta nueva etapa de reconstrucción.

Reconocemos de que el puerto está en buenas manos, la ANP ha demostrado en los 9 años que ha estado a cargo del puerto una administración ordenada, y esto se ve reflejado en las obras que se han ido realizando como también en las actividades de transporte que se ejecutan, que van en aumento.

Identificamos dos problemas, que ofrecen mayor dificultad:

Primero es el dragado del río, que si bien esta siendo dragado, no se cuentan con dragas apropiadas para el dragado de casa blanca. Además la limpieza de un río no es algo permanente si no que se debe cuidar y requiere de mantenimiento.

Segundo son los accesos al puerto, que se están haciendo en el papel, pero llevarlos a la realidad requiere de mucho dinero y tiempo. Pero es necesario, si se quieren evitar accidentes y facilitar el trabajo y el crecimiento del puerto.

Habiendo superado estos problemas el éxito, esta en manos de la población sanducera que debe invertir y trabajar de forma unida, para romper con la hegemonía del transporte por medio de camiones, y que las empresas tengan la opción de elegir vías fluviales.