

Interviewer | Fernando PUNTIGLIANO

El Mucho gusto Presidente Curbelo. Muchas gracias por aceptar esta entrevista para Portus 41, que va a estar dedicada a Montevideo.

El objeto de esta entrevista es brindar un aspecto general de Montevideo como ciudad puerto. En ese sentido, nos gustaría que nos contara sobre tres temas.

En primer lugar, hablar de los planes de desarrollo que hay para el Puerto de Montevideo.

En segundo lugar, cómo ve el tema del desarrollo del Puerto de Montevideo en el marco de la sostenibilidad ambiental.

En tercer lugar, quisiéramos que nos cuente cómo se construye esta relación ciudad puerto que ha tenido históricamente altos y bajos y en ocasiones ha funcionado muy bien. A veces ha quedado un poco en el olvido y en otros momentos ha habido esfuerzos de las dos partes en construir. Si quiere, empezamos con el plan de desarrollo.

Interviewee | Juan CURBELO DEL BOSCO

Sí, cómo no. Muchas gracias por la entrevista. Es un gusto para mí estar conversando con Ud.

Con relación a la pregunta sobre los proyectos, es importante destacar el momento que está atravesando el Puerto de Montevideo, con muchas obras que se están desarrollando a la vez y que realmente van a tener un impacto muy positivo en cuanto al movimiento portuario y al desarrollo de la actividad comercial. Nosotros visualizamos al puerto de una manera que los muelles públicos sean un lugar donde se pueda atraer carga multimodal. Esto es, que tengan una referencia secundaria y pensamos que el Puerto de Montevideo tiene que tener o tiene que tender a ir hacia las áreas especializadas para ello.

Pensamos en una terminal de contenedores, en una terminal granelera como es Obrinel, una

terminal especializada de celulosa, que es la que se está construyendo ahora por parte de la empresa UPM.

Estamos pensando en la terminal de pesca que se está construyendo en Capurro. Nuestra intención es diseñarla desde el punto de vista jurídico para que cumpla una tarea de especialización en la pesca.

Hay varias iniciativas privadas presentadas. Una de ellas, para nosotros relevante, importante, que tiene que ver con una terminal especializada en vehículos.

Si logramos ese objetivo, bueno, vamos a tener diversificada las distintas actividades y los muelles públicos cumpliendo ese rol de cargas generales.

Ese es el diseño y esa es la visión que nosotros tenemos del desarrollo portuario aquí en Montevideo. Hoy estamos embarcados en distintas obras, como conversábamos recién.

Hay una obra relevante desde el punto de vista del funcionamiento portuario que es el viaducto, una obra de un costo aproximado de 140 MUSD que va a tener un impacto positivo en el puerto porque afecta lo que tiene que ver con los ingresos. Va a tener una modificación en el Acceso Norte, que va a ser el principal ingreso del Puerto Montevideo, pero también va a tener un aspecto positivo en uno de los temas que también se planteó y es en el relacionamiento ciudad puerto.

Es una obra financiada cien por ciento por la Administración Nacional de Puertos (ANP) que le va a aportar a la Ciudad de Montevideo un ingreso más fluido, un ingreso en mejores condiciones y un valor desde el punto de vista estético.

Yo creo que va a tener un cambio bien positivo, que va a ir en la línea de abonar ese mejor relacionamiento entre ciudad y puerto, que no solamente pasa aquí en Montevideo, sino que pasa en todos los puertos del mundo, que los puertos muchas veces molestan o la actividad portuaria genera algún tipo de distorsión en las distintas ciudades y por lo tanto hay que generar los equilibrios y hay que buscar los consensos para que las ciudades estén

orgullosas de sus puertos.

Eso me parece que es el objetivo y la definición por la cual nosotros tenemos que trabajar.



El puerto de Montevideo, en la parte norte de la Ciudad Vieja, es uno de los principales puertos de América del Sur y juega un papel muy importante en la economía de Uruguay. (© Foto: Luis Camacho, 2021).

Que la ciudad esté orgullosa de su puerto y que esté orgullosa de cómo el puerto trabaja, cómo el puerto crece, cómo los puertos avanzan. Y para eso, obviamente que las obras tienen que ser consensuadas y que tengan el menor impacto posible en cuanto a la afectación en la ciudad. Así que bueno, esa es una obra muy importante.

También tenemos el proyecto de la terminal de celulosa de UPM, que es una obra también millonaria y que va a generar un galpón de grandes dimensiones con un atraque, con un muelle a 14 m, que también va a generar un movimiento comercial importante en lo que tiene que ver con el transporte de la celulosa de la planta ubicada en Paso de los Toros y que salga por aquí por el Puerto de Montevideo.

La empresa Obrinel, la terminal granelera, acaba de resolver y será autorizada por la ANP, una obra de ampliación en el entorno de los 25 MUSD que va a generar un puesto de atraque más a 14 m.

Si vamos a tener otro muelle de 14 m destinado a la actividad y el movimiento de granos, que eso va a significar un cambio bien importante en la empresa Obrinel, que va a tener otro modo de poder movilizar su carga a gran nivel, ahora a través de un segundo muelle con una profundidad de hasta 14 m. Así que son obras obviamente muy importantes desde el punto de vista económico, pero porque generan trabajo, generan mano de obra, generan movimiento. Me parece que son bien importantes pensando en el futuro, porque posiciona al Puerto de Montevideo como un puerto no solo geográficamente bien ubicado, sino con condiciones de logística para competir de la mejor manera en estos rubros que acabo de mencionar.

Tenemos el Acceso Norte, como dijimos, tenemos la obra del Puerto Pesquero de Capurro. Es una obra en el entorno de los 100 MUSD, financiada también por la ANP, que va a generar 1 km de muelles para la actividad pesquera, que va a generar una retro área en el entorno de las 7 ha. Y eso también tiene un valor importante. Nosotros estamos terminando un pliego para hacer un llamado a una licitación para que encontremos interesados, que en realidad ya nos han mostrado interés, en que puedan participar en esa licitación y podamos lograr que un concesionario que administre y que se haga cargo de esa terminal pesquera.

Por otro lado, el Astillero Tsakos, que hoy está instalado provisoriamente en los muelles públicos, va a ser reubicado al norte del Puerto Pesquero de Capurro, con una inversión también financiada al 100 por ciento por la ANP en el entorno de los 3 MUSD, que es lo que cuesta la implantación. Ahí se va a trasladar el astillero y la empresa está comprometida a la compra e instalación de un nuevo dique flotante.

Eso también le genera un valor importante al Puerto Montevideo, porque que una empresa como Tsakos reinvierta, mejore las condiciones operativas con un astillero nuevo en una nueva locación que nosotros entendemos que va a ser muy positiva para lo que tiene que ver con su dinámica comercial.



La terminal pública administrada por ANP y la terminal privada Terminal Granelera Montevideo (TGM), especializada en el movimiento de graneles. (Foto: Luis Camacho, 2021).

Me parece que también va en la línea de ordenar el funcionamiento portuario. Así que desde el punto de vista de las proyecciones y de las obras que se llevan adelante, tenemos que decir que en el 2020 la ANP dispuso 80 MUSD en inversiones, un monto muy importante

que en el 2021 va a ser similar en cuanto al nivel de inversión y pensamos que en los próximos dos años vamos a tener un puerto con unas características de competitividad bien interesantes.

A eso tenemos que agregar el proyecto de la profundización del Puerto Montevideo que aspiramos, como se ha dicho, de llegar a los 14 m. Se está analizando las formas de lograr ese objetivo, pero también un puerto con una profundidad de 14 m es un puerto que va a ser muy atractivo en la región. Es un puerto con la infraestructura que estamos planteando, con la buena accesibilidad, con la incorporación de una vía de tren de primera línea que no va a tener solamente un ramal de ingreso a la terminal de celulosa, sino que va a tener otro ramal para el movimiento de distintos tipos de cargas. El Puerto Montevideo va a ser desde el punto de vista logístico bien interesante. Así que estamos muy conformes con lo que se está haciendo, pero sobretodo con lo que se viene. Nosotros aspiramos a que el puerto de aguas profundas sea el Puerto Montevideo. Obviamente que no se descarta ningún planteo, ninguna propuesta sobre la posibilidad o de la factibilidad de la construcción de otro puerto, pero hoy para el gobierno, toda nuestra energía está puesta en proyectar y potenciar lo que tenemos, que es el Puerto Montevideo.

Con relación a la ciudad puerto, es un muy buen planteo porque en realidad hace a la política y hacia la buena política portuaria.

Yo entiendo que no hay una buena política portuaria cuando no hay concordancias y cuando no hay un buen relacionamiento entre ciudad puerto que, como decíamos, obviamente que la actividad portuaria puede generar algún tipo de distorsión, puede generar algún tipo de problema, pero me parece que eso se resuelve con comunicación, con pedagogía, con abrir las puertas de los puertos, con mucho diálogo y con conocimiento.

Yo veo y creo que es una debilidad, que hay mucho desconocimiento del rol de los puertos, de qué se hace dentro los puertos, de cómo funcionan los puertos. Ese desconocimiento me parece que lleva a que no se entienda su importancia. Y cuando algo no se entiende, lo primero que uno hace es retraerse. Entonces ahí tenemos un trabajo muy fuerte para hacer con las distintas intendencias. Ahora estamos hablando específicamente del Puerto de Montevideo, pero nosotros pretendemos hacerlo con todas las intendencias, donde nosotros tenemos actividad portuaria.



La ciudad de Montevideo desde el puerto en la que se pueden ver el Edificio de la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay y la Sede de la Administración Nacional de Puertos. (© Foto: Luis Camacho, 2021).

Hemos firmado en estos últimos meses convenios marco. Arrancamos con la Intendencia de Maldonado la semana pasada, suscribimos un convenio con la Intendencia de Paysandú, pensamos en la misma línea hacerlo con todas las intendencias y obviamente con la Intendencia de Montevideo. Justamente, en ese sentido es un convenio marco interinstitucional, donde obviamente se pretende aunar esfuerzos para determinados objetivos o determinados proyectos. Pero el espíritu de fondo de la firma de ese convenio es el de trabajar juntos y el de acompañar. Y nosotros, como autoridad portuaria, decirles a las autoridades departamentales y municipales queremos que conozcan nuestra actividad. Obviamente que queremos que nos acompañen. Donde podamos hacer proyectos en común, lo vamos a hacer, pero es más que nada un mensaje de apertura. Entonces, en esa línea,

esos convenios que estamos firmando, me parece que tienen mucho que ver la pregunta que Ud. me hace sobre ciudad puerto.

Un puerto, no funciona bien si la ciudad está en contra. Ud. lo vivió muchas veces en el Puerto de Nueva Palmira, donde siempre existieron rispideces o donde la ciudad no lo veía de la mejor manera.

Nosotros tenemos que trabajar, trabajar mucho para que cada ciudad se sienta orgullosa de su puerto y que conozca la actividad que se desarrolla en los distintos puertos.

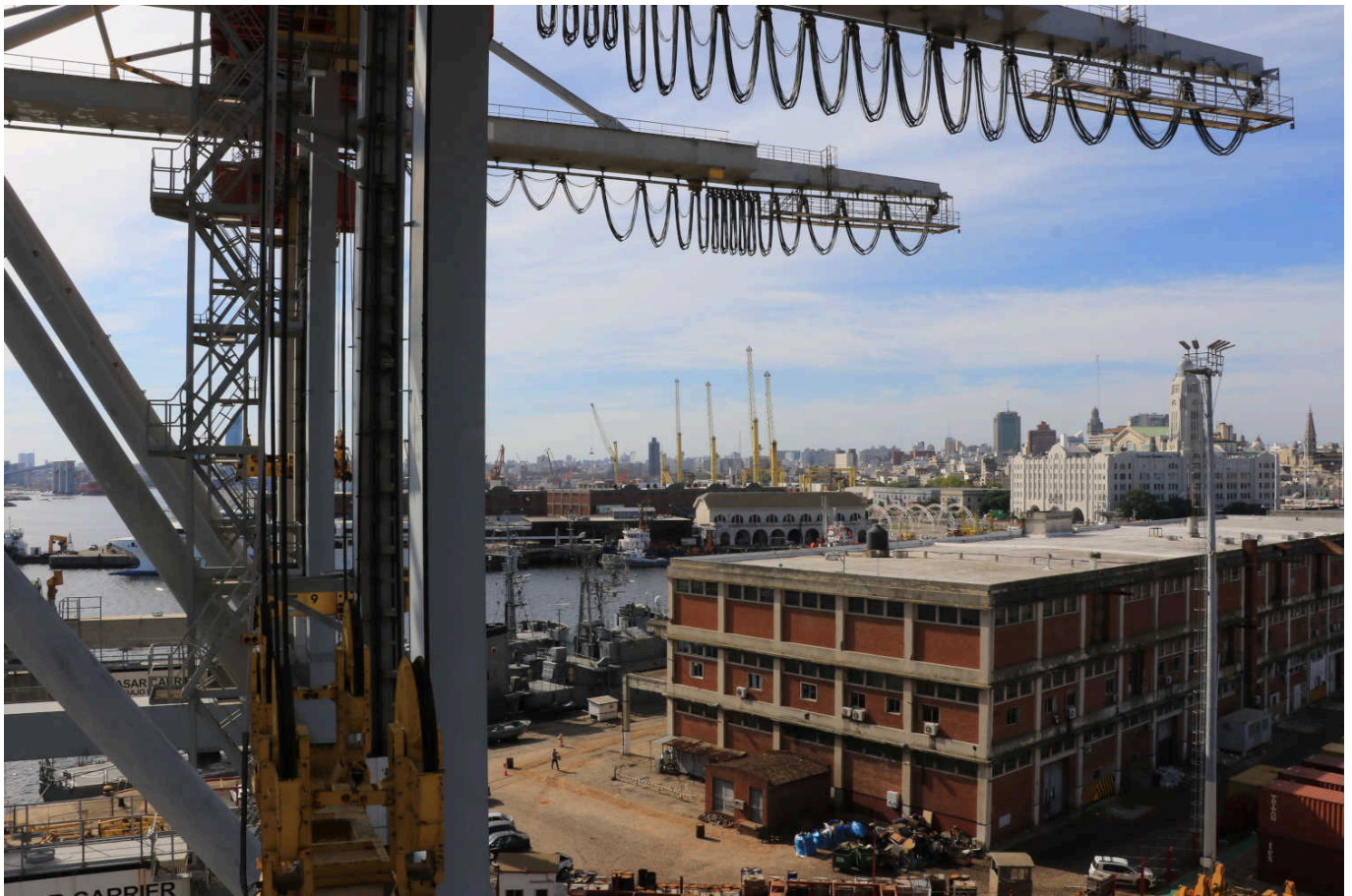
Me parece que a veces no se tiene claro, pero esto es clave. Este tema, desde el punto de vista político es clave: El mejor relacionamiento entre la ciudad y los puertos.

Y en ese sentido, en el proyecto del Puerto Pesquero de Capurro, hay un área que ahora se está rellorando, donde se va a generar un parque lineal que ha estado conversado y consensuado con la Intendencia de Montevideo. Y me parece que bueno, que es un ejemplo práctico real, de cómo puede convivir la actividad comercial con un lugar de donde la ciudadanía pueda ir a desarrollar otras actividades, que tienen que ver con espacios recreativos de la ciudad.

También en esa área se va a instalar el Montevideo Rowing. Es decir que actividad comercial, actividad deportiva y paseo ciudadano pueden convivir. Creo que este es un ejemplo de la sinergia que tenemos que generar entre ciudad y puerto.

También estamos apostando, que lamentablemente este año por el tema de la pandemia no hemos podido, dentro de las condiciones y lo que establecen todos los planes de seguridad, que son bien importantes, a intentar abrir los puertos a los ciudadanos. Estamos hablando de generar un convenio con Primaria, con el INAU, para que en determinado día, con todos los protocolos de seguridad, niños y jóvenes puedan venir a conocer el Puerto de Montevideo y los del interior, que puedan venir a conocer cómo funciona un puerto, qué es lo que se hace dentro de un puerto, porque me parece que va en la línea de lo que recién hablábamos.

Hay mucho desconocimiento y que alguien conozca una actividad me parece que es muy importante para esa cercanía. O sea que este tema de ciudad puerto en nuestra gestión es bien relevante, es bien importante y lo estamos trabajando desde dos lugares: Por un lado en lo institucional, con esta firma de estos convenios, y por otro tratando de acercarnos a la ciudadanía a través de estas posibilidades de ingreso o a través de esta infraestructura que genere una convivencia armoniosa entre la actividad portuaria propiamente dicha y paseos o actividad deportiva.



Grúas para manejo de contenedores y depósitos en el puerto de Montevideo. (© Foto: Luis Camacho, 2021).

Con relación a los aspectos ambientales, en ese sentido también es una bandera muy

importante que tiene el Puerto de Montevideo, que tienen todos los puertos de que sean puertos amigables, que sean puertos verdes.

En ese sentido nosotros tenemos un departamento que específicamente se encarga de que todo proyecto, tanto de infraestructura, como de desarrollo comercial, tenga la viabilidad y tenga la certeza de que es amigable con el medio ambiente.

Estamos planteando la posibilidad de generar energía eólica nosotros mismos. Hay un proyecto que estamos impulsando que desarrollaría eólica en Puntas de Sayago y que generaría energía para todo el recinto portuario.

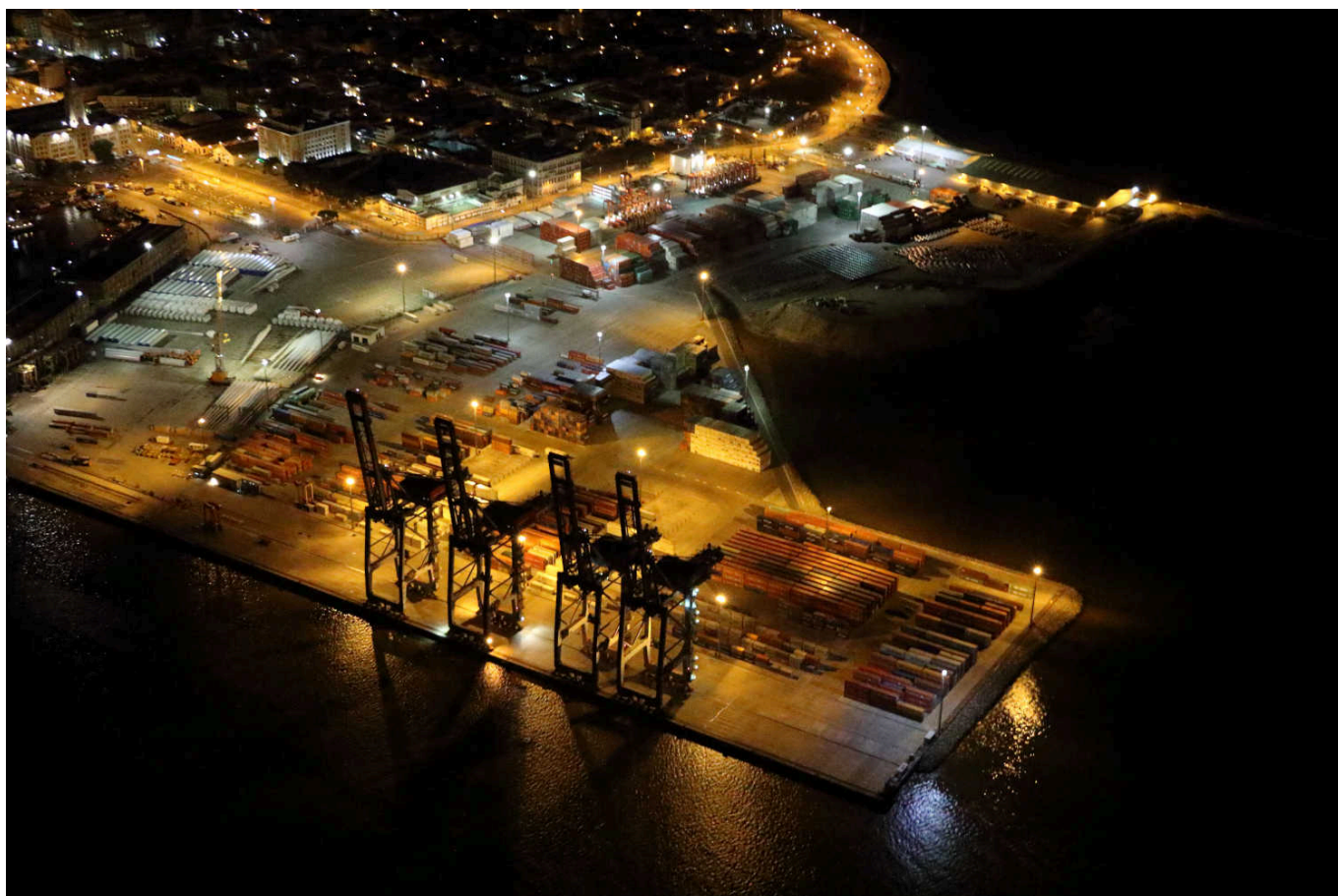
Estamos atrás de algunos proyectos que ahora tienen la posibilidad de prosperar a partir de la votación de la Ley de Presupuesto, donde se ha liberalizado la importación de combustibles en los puertos comerciales.

Es muy relevante el tema ambiental. Tenemos un contacto fluido y permanente con la Dirección Nacional de Medio Ambiente (DINAMA). No hay ningún proyecto que nosotros aprobemos sin su autorización.

Esa es una fortaleza institucional que viene de hace mucho tiempo y que nosotros la mantenemos y valoramos. La preservamos y entendemos que es absolutamente determinante para el desarrollo del puerto. Nuestros puertos tienen que ser eficientes, tienen que ser competitivos, pero tienen que ser ecológicamente sustentables.

Es una triada que quizás un puerto en determinado momento puede ser competitivo, pero si no cumple con los estándares medioambientales mínimos, a la larga es un puerto que va a ser descartado y es un puerto que no va a tener un futuro próspero y de crecimiento.

Entonces nosotros pretendemos crecer siendo cuidadosos con el medio ambiente y manteniendo los estándares más altos justamente en lo que tiene que ver con las autorizaciones ambientales.



Vista nocturna de la Terminal Cuenca del Plata. (© Foto: Luis Camacho, 2021).

Head Image: La Terminal Cuenca del Plata (TPC) especializada en contenedores en el Puerto de Montevideo, y al fondo la Ciudad Vieja. (© Foto: Luis Camacho, 2021).