

## ABRIR PUERTAS A LA TIERRA

El puerto de aguas profundas en La Coronilla, un proyecto de desarrollo regional del S. XIX para el S. XXI.<sup>1</sup>

Prof. Walter Viera

### *Abstract*

En el presente trabajo se explican las ventajas en la construcción de un Puerto en Aguas Profundas en La Coronilla, departamento de Rocha; con una perspectiva histórica. Para ello fue necesario estudiar las características que tendría esa terminal portuaria y el por qué de su construcción; así como su relación con los demás puertos de la región (Buenos Aires, Montevideo). Se analizaron también las características que deberían tener el puerto y la infraestructura necesaria para su desarrollo.

### **INTRODUCCION**

Ubicado en el este de la República Oriental del Uruguay, a veinte kilómetros de la frontera con Brasil y sobre el Océano Atlántico, el Balneario La Coronilla fue durante los siglos XIX y XX, centro de sueños y proyectos de integración y desarrollo.

Fundada como Colonia Agrícola en la década del ochenta del siglo XIX, la localidad tenía el objetivo de ser el centro poblado y de servicios para el Puerto de Aguas profundas que se proyectaba construir en la zona.

Así lo definía Orestes Araujo en 1912, en su Diccionario Geográfico del Uruguay: *“Lo que generalmente se denomina Puerto de la Coronilla, no es precisamente un puerto en la acepción de esta palabra, sino un lugar, ó más bien dicho, una posición que, geográfica é hidrográficamente, es muy aparente para construir en él un gran puerto moderno de aguas profundas y capaz de recibir, con toda seguridad y cómodamente, las más grandes naves de la época, que por su calado no podrían llegar jamás á los puertos del estuario del Plata. Está situado en nuestro litoral atlántico en el departamento de Rocha en los 33° 56'33" de latitud Sur y 47°19'30" de Long. O. a unos 24 ó 25 kilómetros al Sur de la desembocadura en el océano del arroyo Chuy que forma parte de nuestra frontera con el Brasil”*<sup>2</sup>

La situación actual permanece incambiada a pesar que durante el último tercio del siglo XIX y gran parte del XX, grandes proyectos e infraestructura con proyección nacional y regional fueron presentados, debatidos y olvidados en el Parlamento Uruguayo.

---

<sup>1</sup> VIERA, Walter. vierawalter2006@gmail.com

<sup>2</sup> ARAUJO, Orestes. 1912. Diccionario Geográfico del Uruguay. Montevideo Tipo-litografía Moderna. Pág. 135

A fines del siglo XIX se anula la Colonia Agrícola y el denominado rancherío “Gervasio” sobrevive hasta el amanzanamiento del Balneario “Las Maravillas” (ubicación actual de La Coronilla) por parte de Leopoldo Fernández; próspero comerciante de origen gallego, establecido en la zona en la primera década del siglo XX<sup>3</sup>.

Se utiliza como título de este trabajo, la expresión española, luego tomada por Artigas: “Abrir puertas a la tierra”, por la visión de desarrollo e integración regional que todos los proyectos de construcción de un puerto en aguas profundas tuvieron y tienen, vinculando el “hinterland” sudamericano con el Atlántico

En este trabajo se intentará *conocer las ventajas que tendría la construcción de un Puerto de Aguas Profundas en La Coronilla, departamento de Rocha.*

Los proyectos de construcción a lo largo de la historia incluían además obras de infraestructura y logística de alcance regional es por ello que nos preguntamos:

*¿Qué características tendría esa terminar portuaria hoy y por qué?*

*¿Cómo sería su relación con los demás puertos de la región?*

*¿Qué infraestructura sería necesaria para hacer de éste, un puerto viable?*

## ***LO QUE LA HISTORIA NOS DICE...***

Se destaca en general la visión regional de las obras proyectadas durante el siglo XIX, ya que además de un Puerto de Aguas Profundas, incluían una gran infraestructura que implicaría ferrocarriles, canales y carreteras que unieran el oeste con el este de la república (Ferrocarril Cuareim-hoy Bella Unión- con el proyectado Puerto), o canales y vías férreas Laguna Merín-La Coronilla.

Una síntesis de estos proyectos se encuentran, entre otros, en el ensayo mimeografiado de Oscar Gulla Burgueño (1983) y en el libro de Elbio Lorenzo “Ciudad Moderna” (1947).

Así Gulla Burgueño afirma que en “1859 - *En la "Descripción del territorio de la República O. del Uruguay", su autor, el General José M. Reyes dice, refiriéndose a la costa; "Esas desiertas comarcas que favorecen el contacto del extremo meridional del Merín, y la forzosa comunicación por ellas con los mercados de la Provincia limítrofe, están destinados por las especialidades de su situación a ser con el tiempo y a medida*

*que se aumenten los capitales y brazos, un núcleo de industria y comercio de mayor importancia".-*

---

<sup>3</sup> FLUGEL, Felix: entrevista realizada. GULLA BURGENO, Oscar: 1983. *Gervasio*. Rocha. Mimeo.

*Describen también las virtudes del Puerto de La Coronilla, llamado por algunos autores "Santa Teresa", tanto Lobo y Ruidavets ("Manual de Navegación del Río de la Plata") como Benjamín Sierra y Sierra ("Apuntes para la Geografía del Departamento de Rocha") en épocas posteriores.-*

*El Gral. Reyes proyecta la construcción de un canal que uniese el puerto natural de La Coronilla con la Laguna Merín, a través de la Laguna Negra (Difuntos). –*

*1870 - El Sr. Alberto Donzel solicita la autorización para construir un ferrocarril que una el Puerto de La Coronilla con el "Lago" Merín.-*

*1882 - El Sr. Kreutzer solicita la autorización para construir un ferrocarril que, partiendo del Puerto de La Coronilla, llegara al Cuareim, atravesando la República.-*

*- El Sr. Manuel García de Zúñiga propone la construcción de un canal uniendo Merín con La Coronilla.-*

*- El Sr. Luis Deal solicita la autorización para construir un puerto (extensión de 625 hectáreas y 27, pies de fondo), asimismo la construcción de 37 kilómetros de vía férrea para unir el puerto con el Río San Luis (tributario del Merín).-*

*1889 - El Dr. Borghini solicita la autorización para construir los puertos de La Coronilla y La Paloma, ferrocarriles, pesquerías, etc.-*

*- El Sr. Benjamín Victorica y Urquiza obtiene la concesión para construir un ferro-carril entre Santa Rosa del Cuareim (hoy Bella Unión) y Melo, tierras para la formación de colonias agrícolas y a lo que el propio Estado agregaría un ramal Melo-La Coronilla.-*

*1895 - Cooper y cía. solicita la autorización para construir un puerto-embarcadero de ganado en pie, lo que fue aprobado en 1897, creando a su vez el pueblo "Atlántida" de no menos de 200 manzanas y chacras circundantes.-*

*A esto terció el Sr. Bernardo Caymari que había presentado anteriormente un proyecto para construir dos puertos (Océano Atlántico), ferrocarriles (desde el Océano a San Luis con ramales a Cuñapirú, Melo y Treinta y Tres), además de fundar dos grandes ciudades una en la costa y otra en San Luis.*

*Antes de 1912 se presenta otro proyecto de origen norteamericano, de similares características que los anteriores, lo que lleva al Sr. Francisco Ros a expresar; **"Baste solo decir, en conclusión, que, si esta obra se realizara, el frente de la República del Uruguay se habría constituido definitivamente sobre el Océano Atlántico y que la Coronilla sería su Metrópolis"**. (Negrita nuestra)<sup>4</sup>*

Elbio Lorenzo, en su libro *Ciudad Moderna* (1947), solo realiza una recopilación de los proyectos arriba nombrados, realizando una interesante síntesis, y como el nombre lo dice; imagina una Ciudad que cercana al puerto tendría todas las comodidades y tecnología para la época. Lo más interesante de este trabajo (además de su valor histórico) son los mapas y fotografías, sobre cómo (y el por qué) ideaba el puerto e infraestructura del mismo (el trabajo se acompaña de ilustrativas imágenes como la fig. 1 y la fig. 2)

<sup>4</sup> GULLA BURGENO, Oscar. 1983. *Gervasio*. Rocha. Mimeo.

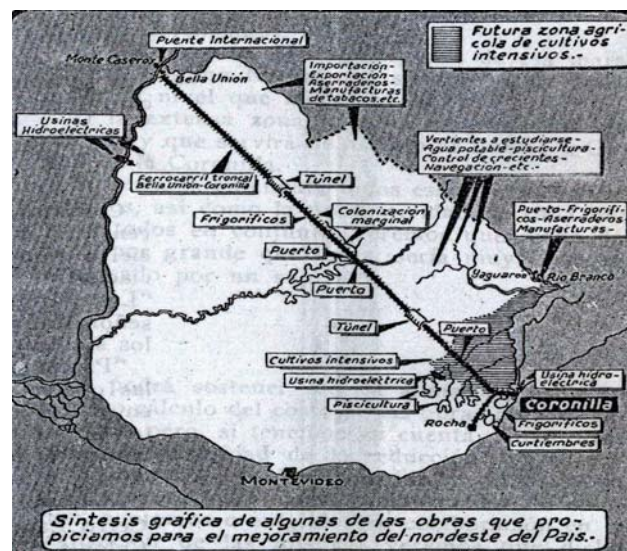


Fig. 1. Puerto de La Coronilla, según E. Lorenzo

Fig. 2. Ferrocarril La Coronilla-Bella Unión según el autor

**El 3 y el 6 de julio de 1897...**

Es en esa fecha que la Sala de Representantes (Diputados) se reúne para analizar el proyecto presentado en 1892 por Eduardo Cooper y Cia. El 3 de julio se le da lectura al informe elevado por el Presidente Juan Idiarte Borda (que después será asesinado por otras razones) y del Senado sobre la propuesta de Cooper y el 6 se discute sin decisión al respecto, levantándose la Sesión tras un cuarto intermedio, por falta de quórum.

Se seleccionó esta discusión y proyecto no solamente por ser el primero discutido en el Parlamento, también porque sintetiza la reacción del Estado uruguayo frente a las distintas propuestas de construcción de un Puerto en Aguas Profundas en esta zona.

Luego de la lectura de de dichas Sesiones, es posible identificar una serie de actitudes de los legisladores frente al tema portuario: reconocer la importancia del puerto de aguas profundas, afirmar que no es prioridad o no sería viable entregarlo a la explotación de privados y solo algunas voces que realizan clara defensa del mismo y otras que no toman con seriedad el trabajo (se aprueban “faraónicas obras” o se ausentan de sala dejando sin quórum la Sesión). No sabemos qué credibilidad tenía E. Cooper en la época ni cuáles fueron las razones para que no se concretara su proyecto<sup>5</sup>. Sin embargo sabemos por datos recogidos que las obras del puerto comenzaron a realizarse, luego de que el ejecutivo aprobara presupuesto para las mismas. Pero un accidente que termina con la vida de uno de los ingenieros concluye también con el comienzo complicado de las obras y el trabajo queda suspendido para siempre<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Todos los entrevistados resaltan la situación del país en la época de aprobado el proyecto: primera revolución saravista y el ascenso al poder de Lindolfo Cuestas que se desprende de la lectura del documento arriba señalado era contrario al a construcción del Puerto en esa ubicación y fue durante su gobierno a su impulso que comenzaron a realizar las obras del puerto de Montevideo.

<sup>6</sup> Entrevistas con investigadores y primeros pobladores de la zona: Felix Flugel y Donaldo Martínez.

La Sesión del 3 de julio de 1897 comienza escuchándose la propuesta del interesado y se elabora un proyecto de ley (que implicaba la construcción de un pueblo de doscientas manzanas, diez escuelas, comisarías y otras oficinas públicas) que cuando se va a discutir, se vota un cuarto intermedio y al regreso del mismo no hay quórum en sala para realzar la discusión<sup>7</sup>

Sin embargo es bien interesante la Sesión del día 6 de julio, no solamente porque decidirá en parte el destino del puerto, sino porque además podemos observar las diferentes visiones de país presentes en los representantes y los argumentos que cada uno esgrime en defensa de las mismas y también de sus intereses.

El diputado Martorell, realiza un astuto ataque al futuro puerto, no desconoce su importancia al afirmar *“El puerto de la Coronilla, señor Presidente, por su situación topográfica, considero que está llamado a ser el primer puerto de los Estados del Plata. Allí sobre el Océano Atlántico, en ese boulevard del comercio universal, fuera de todos los escollos que se ofrecen a la navegación para llegar a los demás puertos del Plata, allí no hay los peligros del Banco Inglés, no tienen los buques que abrirse surcos de dos pies de profundidad como en los bajíos de Buenos Aires, no hay al atracción del Polonio y mil otros inconvenientes que tiene la navegación para llegar a esos puertos.”*<sup>8</sup>

Pero también coloca suspicacias cuando afirma *“...hubiera sido muy conveniente que el Departamento de Ingenieros informase antes de ser considerado el asunto en el Parlamento; (recuérdese que el proyecto fue presentado por los interesados en 1892) y digo de un modo general que en todo asunto en donde una oficina técnica pude intervenir, es preciso oír primero su opinión, porque nuestra misión no es entrar a averiguar esos detalles.”*<sup>9</sup> El objetivo de este diputado (y podemos afirmar de algún sector al que representara) es destacar las ganancias que obtendrá la empresa (por lo tanto no lo obtendrá el Estado, para quien según el diputado debería ser quién construyera el puerto)

Trabas algunas de ellas hábilmente señaladas por el diputado Ciganda cuando afirma *“...Desde entonces me pareció que sería de todo punto injusto aplicar á este asunto ese criterio, que no calificaré de atávico, porque ha sido empleado por un compañero de Comisión en este debate, según el cual es posible empequeñecer todas las grandes iniciativas. .. !*

*Sr. Martorell: no vengo á hacer oposición á este proyecto.*

*Sr. Ciganda...y aun llevarlos á un seguro fracaso en nombre de prevenciones injustificadas y de peligros imaginarios que bastan para cortar las alas a nuestro naciente espíritu de empresa.”*<sup>10</sup>

Esboza el mismo Diputado en las siguientes palabras, algunas posibles razones por las cuales el puerto en aguas profundas de La Coronilla, no esté construido hoy día: *“No es necesario tal vez apartar los ojos del*

<sup>7</sup> DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES. 1898. TOMO CLIII. Montevideo. Imprenta “El Siglo Ilustrado”. Pág. 40 y ss.

<sup>8</sup> Ob. Cit.

<sup>9</sup> Ob. Cit.

<sup>10</sup> Ob. Cit. pág. 54

*expediente que se ha formado con motivo de la concesión Cooper para que se nos presente á la plena luz, toda una faz de nuestra idiosincrasia nacional.*

*- Es necesario decirlo con franqueza: en materia de grandes obras públicas en el último lustro del siglo XIX nos encontramos todavía en el período de la desconfianza; somos recelosos, pesimistas, conservadores hasta el estacionamiento, que es el retroceso para un país tan admirablemente dotado como el nuestro, de condiciones naturales para hacer frente y proveer á las mayores, a las más rápidas, y á las más inesperadas exigencias de su desenvolvimiento progresivo.*

*Tenemos celos de los ferrocarriles, de los telégrafos y de los puertos, v los miramos con la misma prevención con que los miran las industrias menores cuando se creen amenazadas de muerte por estas avanzadas manifestaciones de la comunicación de las gentes, de las ideas y de las mercaderías de lodo género entre los pueblos.”*

Quién sí tenía claro el proyecto de país sin centralismos, pero con un desarrollo importante, era el Senador Bauzá; que afirmaba:<sup>11</sup> *“Establecernos sobre el Océano para nosotros es una necesidad política y una necesidad económica: política porque los pueblos no pueden vegetar encerrados, como está el nuestro en un perímetro artificial; y una necesidad económica porque realmente, nuestras industrias, en general, triplicarán por el transporte una vez que tengan navegación propicia y en condiciones adecuadas, que es lo que hoy nos falta”.*

*Siguiendo la línea de razonamiento el Diputado Ciganda afirma refiriéndose a los intercambios comerciales entre estados sudamericanos: “todo lo que tienda, pues, a aproximarlos, a borrar sus frotentas, a suprimir cordilleras y océanos, uniéndolos en la fecunda comunión del trabajop y de la industria, por los hilos del telègrafo, por las vías férreas o por las líneas de navegación marítima y fluvial, contribuirá poderosamente a fortalecer los vínculos de solidaridad continental, recordará su identidad de origen e identificará sus destinos políticos”<sup>12</sup>*

La discusión parece centrarse en las ventajas y desventajas del puerto en manos privadas o públicas (este tema es muy actual, ya que como veremos más adelante esta misma disyuntiva la plantea el actual Director de Hidrografía, Ing Edi Juri); esto lleva a Herrera y Obes a decir **“tengo la convicción de que no carecemos de buenas leyes; de lo que carecemos es de ciudadanos capaces de aprovecharlas”<sup>13</sup>** y continúa el mismo Diputado preguntándose *“Pero acaso los Estados ganan directamente?... ganan indirectamente...no necesitan propiedades; lo que necesitan los Estados son rentas, es riqueza, población”<sup>14</sup>*

Entre otras respuestas a Herrera y Obes, la del Diputado por Cerro Largo, Sr Barbagelata transcribimos *“El puerto de la Coronilla, propiedad del Estado, puede ser un gran factor para entrar en un próximo futuro en*

<sup>11</sup>Diputado Ciganda citando a Senador Bauzá en DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES. 1898. TOMO CLIII. Montevideo. Imprenta “El Siglo Ilustrado”. Pág. 52.

<sup>12</sup> Ob. Cit. Págs 52-53

<sup>13</sup> Ob. Cit. Pág. 55

<sup>14</sup> Ob. cit. Pág. 56

*convenciones comerciales y políticas con el Brasil o con la futura República de Rio Grande...y un puerto de esas condiciones, un puerto que va a servir a un comercio que representa inmensos millones, un puerto de una gran importancia internacional, un puerto que llevará a regiones lejanas la importancia política y comercial de la República no debemos entregarlo a una Empresa particular...el Puerto de la Coronilla, propiedad del Estado, puede ser un gran factor para entrar en un próximo futuro en convenciones comerciales y políticas con el Brasil o con la futura República de Rio Grande; puede ser un gran factor tal vez para conseguir... la navegación de la Laguna Merin...<sup>15</sup>”*

Esta discusión es el inicio (o el final) del proyecto del puerto en la Coronilla “*no sabemos –como decía el docente investigador Flugel en entrevista realizada- cuál era el grado de credibilidad que tenía Cooper y Cía. ni sus vínculos políticos en una época difícil para el país como era 1897*”

Lo que sí sabemos es que ningún proyecto se ejecutó.

## **HOY Y MAÑANA...**

### ***Desarrollo comercial de la Región:***

Impulsado por el crecimiento de Brasil, la necesidad de exportar sus productos de los países mediterráneos (Bolivia, Paraguay) y los problemas portuarios de Buenos Aires. *La coyuntura, signada por un crecimiento sostenido del intercambio mundial de mercancías, un irreversible proceso integrador de las naciones latinoamericanas y la tendencia unificadora para resolver problemas energéticos y de infraestructura que exceden el ámbito nacional, operaron como disparadores del proyecto (...) un espacio comprendido por la Quinta Región chilena, las provincias centrales de Argentina, el sur paraguayo, el sur uruguayo y el sur brasileño, que concentran el 70 por ciento de la economía sudamericana<sup>16</sup>*

### ***Protagonismo del Océano Pacífico:***

“*Ante el crecimiento del comercio mundial, acompañado con la apertura de nuevos mercados, el comercio del Cono Sur atlántico, caracterizado por mantener su flujo Norte-Sur, desde hace unas décadas ha comenzado a desarrollar una intensa relación de comercio Sur-Sur, destacándose en el océano Pacífico los puertos chilenos y del sur peruano, que se vienen caracterizando por la dinámica de su*

<sup>15</sup> Ob. Cit. Pags. 56-59

<sup>16</sup> BLIXEN, Samuel, ob cit.

*acondicionamiento, como es el caso del proyectado, con su llamado a licitación internacional, del mega-puerto del Callao.”<sup>17</sup>*

### ***El corredor bioceánico:***

Las transformaciones comerciales arriba citadas (que forman parte del proceso de globalización) hacen necesaria la creación de un “corredor bioceánico” que una Chile con el Atlántico. Uruguay, debería crear un puerto en aguas profundas para no quedar “afuera” de la circulación de mercaderías y de las ganancias que esto le generaría al país. Para ello también sería necesario el sistema de Hidrovía hoy vigente, transformando a nuestro territorio en la llave de ingreso al corazón del continente.

*“Desde hace años, Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil vienen analizando la necesidad de concretar el llamado Corredor Bioceánico Central que, uniendo el Pacífico con el Atlántico, integre mediante la comunicación multimodal (fluvial, carretera y ferroviaria) un espacio comprendido por la Quinta Región chilena, las provincias centrales de Argentina, el sur paraguayo, el sur uruguayo y el sur brasileño...El elemento nuevo es la propuesta de un puerto de aguas profundas en las costas de Rocha, que aspira a convertirse -junto con Valparaíso, en Chile- en una de las dos terminales del corredor bioceánico, en el punto estratégico de salida de la producción de la región y en el eslabón de conexión con las grandes rutas del comercio marítimo mundial.*

*Un puerto pivote capaz de recibir los grandes portacontenedores, que exigen calados de hasta 20 metros de profundidad, los superpetroleros y los buques graneleros, además de los llamados "feeders", que funcionarían como barcos de cabotaje para distribuir las mercaderías en un sistema regional integrado de puertos, excede las necesidades del comercio nacional, pero se convertiría en un enclave de servicios para toda la región. La determinación de que un puerto de tales características adquiera un sentido de integración y solidaridad regional, facilitando la participación de los estados y eliminando el factor competencia, reclama un cuidadoso proceso de negociación y de acuerdos con los poderes nacionales y provinciales para facilitar la participación”<sup>18</sup>.*

También el Profesor de Quagliotti afirmaba en un artículo próximo a publicarse online: *“En la reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata realizada en Santa Cruz de la Sierra en 1967, ante la necesidad manifiesta de construir un puerto en aguas profundas en la región, los Cancilleres acompañados por los ministros de Obras Públicas, aprobaron por unanimidad la Decisión 52, comprometiéndose Uruguay a encarar en su costa atlántica, la construcción de un puerto en aguas profundas”*

<sup>17</sup> BLIXEN, Samuel: Un megaproyecto que cambiaría el país. Uruguay vuelve a pensar. [online] [Citado el 13 de agosto de 2008] Disponible en Internet: [www.brecha.com.uy/ShowNews.asp?Topic=3&NewsID=8544&IdEdition=122](http://www.brecha.com.uy/ShowNews.asp?Topic=3&NewsID=8544&IdEdition=122)

<sup>18</sup> BLIXEN, Samuel: Un megaproyecto que cambiaría el país. Uruguay vuelve a pensar. [online] [Citado el 13 de agosto de 2008] Disponible en Internet: <http://www.brecha.com.uy/PrintNews.asp?IdNews=8544>.



Según el Director de Hidrografía (coment. pers.) *“Un puerto en las costas de Rocha debería ser la contribución de Uruguay a la interconexión bioceánica entre el Atlántico y el Pacífico, por eso la importancia no solo de las carreteras sino de las conexiones ferroviarias, un puerto en Rocha tendría que tener acceso al puerto de Valparaíso en el Pacífico y toda esa interconexión habría que estudiarla, en parte ya existe, pero no en nuestro país, por ejemplo.”*

### ***¿Qué es un puerto HUB?***

La terminología HUB, refiere a distribución y un puerto de esas características sería un puerto de distribución donde llegarían buques de mayor calado. Una vez descargado allí lo que transporten y desde ese lugar en ferrocarril, camiones o barcos feeders (pequeños, de poco calado, acondicionados para distribuir mercadería), éste sería trasladado a sus lugares de destino.

*“Hablar de puerto no es solamente de un sistema de transporte marítimo, el puerto no es solo para eso, es también un intercambio de modos de transporte; del transporte terrestre al marítimo. El transporte marítimo es el más económico para llevar grandes cantidades de materiales, más económico que cualquiera de los transportes terrestres, ni que hablar que el aéreo. Todavía no se ha inventado algo que compita con los costos del transporte marítimo. De manera que los puertos siguen teniendo gran importancia y van a seguir teniendo gran importancia ustedes ven que en todo el mundo el tema portuario es un tema que crece...”* (Ing Juri; com. pers.)

*“El proyecto de puerto de aguas profundas propone la construcción de un sistema de servicios multimodales a partir de 750 metros de muelles comerciales erigidos con base en cajones flotantes sobre el fondo rocoso y con instalaciones en 60 hectáreas de superficie terrestre y casi 120 hectáreas de superficie marítima; es, por tanto, un puerto que se construye desde la costa hacia el mar. Utilizará un calado efectivo mínimo de 17 metros para tres terminales.... La inversión estimada para atender todos los servicios portuarios (carga, descarga, almacenamiento, diques, planta de purificación de aguas) oscila en los 500 millones de dólares, sin contar la inversión en ramales ferroviarios.*

*Un tal puerto se inserta como oferta de servicios en el centro del flujo del transporte marítimo norte-sur del Atlántico con característica de punto de transferencia para el movimiento de mercaderías en el sistema de puertos de la región. Su principal conveniencia es el calado natural, que permite el atraque de los buques de gran porte diseñados a partir del concepto de una gran capacidad de carga para el abaratamiento de los costos de flete. La tendencia al uso de los grandes petroleros y los portacontenedores panamax y pospanamax, capaces de transportar entre 6.500 y 12.500 contenedores, instala la necesidad de puertos*

hub, que concentran esos volúmenes de mercaderías como centros de distribución. Los requisitos geográficos limitan la existencia de tales puertos”<sup>19</sup> en Uruguay a la costa del Departamento de Rocha.

“Tales puertos, denominados HUB -término que se usa para caracterizar a aquéllos que cumplen una función de trasbordo- se ubican en aguas profundas, contando con expansión territorial en su derredor para la construcción de playas de contenedores e importantes zonas francas, como es del caso Ámsterdam y Hamburgo con respecto a Europa o Singapur al sudeste asiático” (Prof. Bernardo Quagliotti com. pers.)

Ing. Edi Juri, Director de Hidrografía (com. Pers) dice que un puerto de estas características implica: barcos de 400 metros de eslora (largo) y 20 metros de profundidad, y maniobra. Eso implica que si queremos poner más de un barco, cada barco ocupa medio kilómetro de muelle. Estamos hablando que si queremos dos barcos necesitamos un kilómetro de muelle, si queremos poner cuatro barcos necesitamos dos kilómetros de muelle y a eso agregar el área de maniobra. Son cosas gigantescas. Por eso cuando hablamos de lo que es eso hay que pensar que hay un costo de 1000 millones de dólares por poner una cifra; pero son muchos cientos de millones. La estrategia de definición de eso el país debe decidirla, debe ser una decisión de país, los países deciden su historia 100 años a que se produzcan muchas veces... un puerto HUB para los usos de un territorio pequeño como el del Uruguay no es necesario ni sería viable económicamente, sí es viable para toda la región plátense. Debería ser producto de una asociación de todos los países de la Cuenca del Plata”

### El puerto de Buenos Aires desaparece...

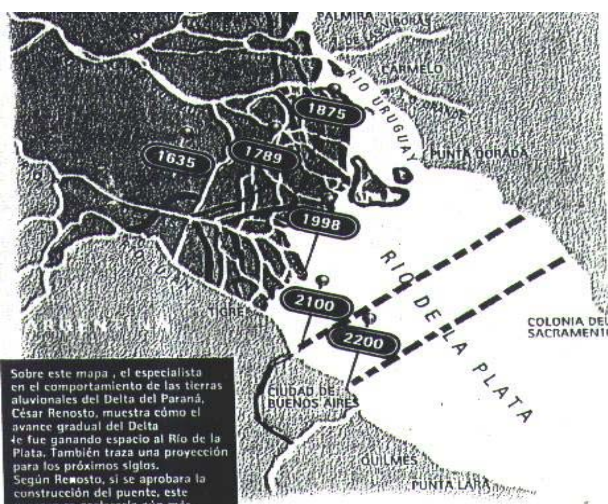


Fig 3. Avance del Delta del Paraná según estudios de César Renosto

El avance del delta, con los arrastres que el Paraná acumula de los ríos Pilcomayo y Bermejo, va avanzando y, según estudios del técnico César Renosto, llegaría a la altura del actual puerto de Buenos Aires en el año 2200 (Fig. 3).

“El destacado analista argentino Justiniano Allende Pose, advirtió que el estuario del río de la Plata, a la altura de Buenos Aires se iba cerrando y, en caso de no tomar

medidas y precauciones, en plazo más o menos breve, Buenos Aires quedaría sin puerto.

El 18 de setiembre de 2002, la Prefectura Naval Argentina (comunicado 01/DPSN), informó que luego de la prolongación del canal del Indio, en la mayoría de los casos el buque necesita permanecer fondeado en

<sup>19</sup> BLIXEN, Samuel: Un megaproyecto que cambiaría el país. Uruguay vuelve a pensar. [online] [Citado el 13 de agosto de 2008] Disponible en Internet: <http://www.brecha.com.uy/PrintNews.asp?IdNews=8544>.

*cercanías del km. 99, a los efectos de esperar la altura de la marea apropiada para navegar el canal del Indio con seguridad, provocando otro periodo adicional a las 10 horas<sup>20</sup>”.*

*“El delta ya está insinuándose por acá (señala en un mapa del Río de la Plata un profesional del tema portuario consultado)... el Puerto de Buenos Aires, más el Canal Mitre que va a los puertos de Rosario, que van a esos puertos del interior del Paraná, que sería esto ¿no? (indica lugar) El dragado de esto cuesta no menos de 100 millones de dólares por año o cada vez más.*

Eso encarece los costos no solamente de ingreso y maniobra de los buques, sino que también limita el acceso a dicho puerto de buques de gran tamaño, es por ello que la mayoría de la carga de la producción Argentina esté “saliendo” por el puerto de Montevideo

Así se afirma en una página de análisis económico de la realidad de Argentina:<sup>21</sup> *“...se estima que hoy en día **cuatro de cada diez contenedores con carga** que se mueven en esa terminal uruguaya son productos que exportaron o importaron empresas en la Argentina. Puesto en números, de los poco más de 228 mil contenedores llenos que se operaron en Montevideo, el 50% correspondió a carga extranjera que estuvo de tránsito o realizó operaciones de trasbordo. De ese total, según explicaron a **infobaeprofesional.com** desde Terminal Cuenca del Plata (TCP)– el principal operador portuario de Montevideo-, **el 80% tuvo como origen o destino final a la Argentina, lo que equivale a unos 91.200 contenedores.***

*“El puerto de Montevideo debe ser el puerto de aguas profundas de la Argentina”, sostuvo Rodolfo Laporta, Gerente de proyecto de TCP, compañía miembro del grupo de origen belga Katoen Natie, uno de los más importantes operadores portuarios a nivel mundial. “Mientras la Tierra siga girando del mismo modo, **Montevideo seguirá siendo el mejor puerto**”, graficó Laporta. Y es en esta pulseada donde Buenos Aires –el mayor puerto argentino de carga en contenedores- **corre riesgos de perder gravitación en el “planisferio”** **logístico.***

*“El 80% de las importaciones totales y el 40% de las exportaciones pasan por Buenos Aires, es sumamente estratégico. **Si la pérdida de carga se profundiza, vamos camino a dejar de ser un puerto en serio para transformarnos en una terminal de cabotaje**”. Que la carga elija Montevideo y no Buenos Aires no es producto del capricho de las navieras. Por el contrario, es una consecuencia de un mix de ventajas económicas, políticas públicas, normativas y características geográficas que **hacen que la balanza se vuelque hacia el otro lado del charco: Desde Uruguay, uno de los referentes de la actividad portuaria prefirió el off para dejar en claro su punto de vista a costa de despertar susceptibilidades: “Es absolutamente absurdo que las navieras sigan pretendiendo ingresar con barcos grandes a Buenos Aires, donde **hay problemas históricos con el dragado del canal y*****

<sup>20</sup> Información proporcionada por el Prof. Bernardo Quagliotti de Bellis en agosto de 2008.

<sup>21</sup> **WASILEVSKY, Juan Diego:** *Uruguay se convierte en el "gran puerto de salida" de los productos argentinos al mundo.* [online] [citado el 13 de agosto de 2008] Disponible en Internet: <http://comex.infobaeprofesional.com/notas/68191-Uruguay-se-convierte-en-el-gran-puerto-de-salida-de-los-productos-argentinos-al-mundo.html?cookie>

*donde es muy complicado maniobrar”. Ingresar un buque de gran calado en Buenos Aires, calculan, tiene un costo total de hasta u\$s100.000: u\$s50.000 corresponden a peaje y prácticos. A esto hay que sumarle unas doce horas de ida y otras tantas de vuelta, lo que equivale a otros 50.000 dólares. Como contrapartida, se calcula que ingresar un buque en Montevideo de las mismas características **no supera los 25.000 dólares**. “Estamos hablando de ingresar un buque a Buenos Aires es hasta cuatro veces más caro que hacerlo por Montevideo. La diferencia de competitividad es abismal”, afirmaron. La razón es simple: todos los exportadores que están en puertos provinciales y utilizan los feeder para llevar su carga a Montevideo **pueden cobrar automáticamente porque la mercadería está viajando hacia su punto de destino.**”*

### *Montevideo también tiene problemas...*

Sin embargo, Buenos Aires no es el único puerto que tiene dificultades, según Quagliotti de Bellis, Montevideo igualmente los tendrá en un breve lapso, ya que la profundidad máxima de dicho puerto son 13 metros (y aparentemente, según el mismo autor la base de los muelles están hechas a esta profundidad, lo que implica que si se realiza un dragado a mayor profundidad, correrían el riesgo de desmoronarse).

También la profundidad pronto será un problema “*debido a la crisis global y el aumento en los precios del petróleo, los buques serán de mayor calado y transportarán contenedores de mayor tamaño y peso (de las 20 actuales, pasaran a tener 40 toneladas), requerirán mayor movilidad y nada de eso podrá proporcionarles Montevideo*” (Quagliotti de Bellis, com. pers.)

“¿Acaso con el puerto de Montevideo no es suficiente? Pronto dejará de serlo. Entre otras, varias son las razones, cito algunas:

\* *El aumento de los calados de buques de transporte de carga de nuevas generaciones, trasladando otros diseños de contenedores con más capacidad y peso, que no tienen facilidades de navegar en aguas del Plata.*

\* *Un hecho real: esta región del MERCOSUR atlántico, necesita de un puerto HUB, (en la terminología actual de distribución) que con las exigencias que tal modelo exige; puesto que desde Santos hasta Bahía Blanca o Puerto White- este tipo de puerto solo puede construirse en estas costas de Rocha, donde la isóbata el océano se encuentra a 20 metros de profundidad tan solo a dos kilómetros de la costa.*

\* *El progresivo aumento del comercio exportador-importador en el vasto “hinterland” del Cono Sur \* El permanente deterioro de los canales del Río de la Plata y su costoso mantenimiento, unido a la incomprensible o irresponsable firma de las Notas Reversales de 1997.*

\* *Pero, quizás lo más importante, es la imperiosa necesidad que Uruguay tiene de ser un verdadero actor en el proceso de complementación (más que integración) del MERCOSUR, pues hoy, está quedando fuera*

de los circuitos de transporte , tanto vial en los denominados “corredores bioceánicos”, como en el tema ferroviario y en portuario.”<sup>22</sup>

### **Las notas reversales:**

Por su parte, Argentina logró que Uruguay firmara las Notas Reversales de trece de mayo de 1977 -aún no protestadas por el Parlamento- logrando la ampliación del Canal del Indio (de ingreso al puerto de Buenos Aires) diecinueve kilómetros más hacia el Este, trasladando el Pontón Recalada veintinueve kilómetros en dirección a Piriápolis.



Tal situación le significa al gobierno argentino, para mantener el calado requerido por los buques de tercera generación, para salir con bodega llena del puerto de Buenos Aires, una costosa inversión en dragado permanente; planteándose, además, la insólita situación que un barco saliendo del puerto de Montevideo hacia los puertos litoraleños uruguayos, al pasar por el canal del Indio ¡tenga que pagar peaje!. Para los entrevistados,

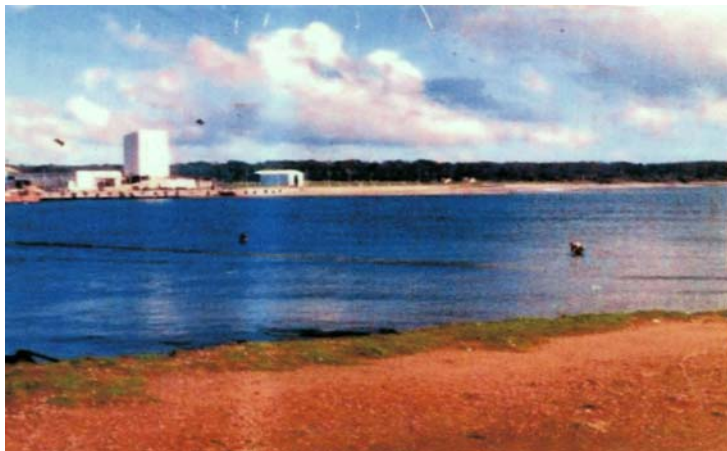
las transformaciones presentadas en las llamadas “notas reversales” permitirían a Buenos Aires acceder a las aguas profundas de nuestro país.

### **La Paloma, posibilidades y limitaciones...**

En entrevista con el Director Nacional de Hidrografía, Edi Juri decía sobre la construcción de un puerto en aguas profundas en costas de Rocha: *“Hay lugares a estudiar incluso han habido varias ideas de ubicaciones a lo largo del tiempo, se ha hablado y se sigue hablando de La Paloma. La Paloma tiene posibilidades en cierto alcance que quizás habría que explotar en lo inmediato, La Paloma en sus mayores posibilidades de profundidad porque cuando hablamos de un puerto no hablamos solamente de construir muelles, hay que construir también todo el servicio de apoyo desde alojamiento hasta servicios comerciales, y o sea que un puerto necesita una población una ciudad de servicios alrededor y con esas características ya instaladas la única posibilidad es La Paloma porque lo demás son balnearios ya menores en servicios y población. La Paloma tiene algunas ventajas: tiene acceso carretero, tiene acceso ferroviario aunque la vía no está funcionando está el espacio para la vía y permite su recuperación...es decir un puerto de aguas profundas necesita buenos accesos carreteros buenos accesos ferroviarios además de buenos accesos*

<sup>22</sup> QUAGLIOTTI DE BELLIS, Bernardo: 222 AÑOS IGNORANDO LA IMPORTANCIA DE UN PUERTO EN AGUAS PROFUNDAS [online] [citado el 30 de julio de 2008] Disponible en Internet <http://www.gestiopolis.com/economia/necesidad-de-vias-en-el-desarrollo.htm>. Ponencia presentada en el Tercer Foro Social de Rocha.

*marítimos portuarios o sea eso tiene que conectar todos los modos de transporte, en cualquier lugar que quiera poner un puerto HUB hay que asegurar esas condiciones”.*



*Fig. 3. Foto tomada por Quagliotti de Bellis en 1996 en el Puerto de La Paloma.*

En la imagen se observan dos soldados con agua a la cintura en el “Puerto” de La Paloma, según quien tomó la fotografía eso se debe “a que la escollera que alguien (un inconsciente) mandó

*construir uniendo la isla con la tierra lo transformó en un gran banco de arena cautiva”*

El Ingeniero Guillermo Rondini (Director de Hidrografía en la década del setenta) afirma en varios artículos y publicaciones que La Paloma no puede ser puerto de aguas profundas y realiza interesante y clara fundamentación al respecto. En una nota publicada en el semanario La Prensa en agosto de 2004, realiza una explicación sobre como “caminan” los granos de arenas en las costas uruguayas (desde el Chuy hasta Nueva Palmira), producto de una investigación que ordenó realizar mientras era Director de Hidrografía; allí sostiene que aunque el sentido de las corrientes predominantes es del SE a la costa, los granos de arena se mueven al SO.”*Si analizamos la ubicación del Puerto de La Paloma –escribe Rondini- a la luz de lo antedicho, encontraremos la explicación de por qué el puerto se “aterra” año a año, mes a mes, día a día y resulta de total y absoluta esterilidad el esfuerzo que se realiza al dragar su dársena. Con espíritu tragicómico podemos motejar el puerto de La Paloma como el “Puerto Penélope”; lo que se draga de día se repone de noche... ¿Cómo es posible suponer un PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS en La Paloma cuando la isóbata -10 está a más de dos kilómetros de distancia de la faroleta de la Escollera?. Un solo observar la carta náutica N<sup>a</sup> 19 del Osma constatamos que la cuota de 20 metros requerida para buques que operen en aguas profundas está a 30 millas del puerto. Con asombro nos preguntamos cual sería el costo de ejecución primero y mantenimiento después de un canal de tal longitud para el calado requerido y la construcción de la dársena necesaria”<sup>23</sup> Tiene además otras limitaciones el proyecto de un puerto en ese lugar según Rondini: “El bajo Falkland y el Bajo 18 de Julio están situados a ambos lados del puerto, constituyendo una verdadera trampa para incautos...la variante del canal se encuentra de narices con otra serie de bajíos, lo que significa llevar los buques a zonas de peligro serio...navegar con esos “monstruos” (se refiere a los buques) haciendo dribbling entre los bajíos no es nada recomendable para una ruta marítima o una de sus escalas posibles...”*

<sup>23</sup> RONDINI, Guillermo. 2004. Por qué La Paloma no puede ser puerto de aguas profundas. En: LA PRENSA. 20 al 26 de agosto de 2004.

Este puerto a construirse tampoco cuenta con el apoyo de la población del Balneario tal como se afirma en el artículo online “*Puerto de aguas profundas en Uruguay ¿por qué en La Paloma?*”<sup>24</sup> que lleva recogidas ya más de quince mil firmas contra la realización de la obra.

### *La Coronilla, la ruta 14 y el ferrocarril...*

Complementando lo hasta el momento expuesto, en palabras e imágenes, se agregan las siguientes expresiones de CASTLETON-BRIDGER, Michael<sup>25</sup> quién afirma: “*La Coronilla tiene un canal profundo cerca de la costa y más afuera islotes de piedra fácilmente aprovechables para la construcción de un puerto amen de ser una protección natural contra los embates del Atlántico Sur. Sin duda habría que estudiar y actualizar los estudios de demanda potencial, pero me animo a decir que las cifras serían sorprendentes. Un puerto de estas características sería una buena alternativa no sólo a Montevideo sino a Río Grande que tiene problemas serios operativos intrínsecos y por saturación de carga.*”

Además el lugar donde culmina la Ruta 14 (que “nace” en Mercedes, departamento de Soriano) es en la Ruta Nacional Nº 9, si continuara quinientos metros en dirección hacia el mar se encontraría frente a donde deberían estar los muelles del Puerto. La terminación y puesta al día de la misma aun no se ha concluido. La ruta 26 se encuentra en mejor estado pero de todas formas no está en condiciones similares a las principales rutas que se dirigen a la capital del país. Esto implica que La Coronilla tiene parte de la infraestructura construida o diseñada<sup>26</sup>

La zona circundante al proyectado puerto son tierras fiscales (casi mil hectáreas) que serían imprescindibles según expertos consultados para las maniobras y estructura de un proyecto de esas dimensiones.

### **ALGUNAS CONCLUSIONES**

Teniendo en cuenta estos resultados estamos en condiciones de afirmar que la construcción de un puerto de aguas profundas, tipo HUB sería viable en varios lugares de la costa rochense, incluida La Coronilla, que tiene como todas las opciones; posibilidades y limitaciones.

Dentro de las posibilidades encontramos:

23Vecinos de La Paloma, La Aguada, Costa Azul y La Pedrera: Puerto de aguas profundas en Uruguay ¿por qué en La Paloma? [online] [citado el 30 de julio de 2008] Disponible en Internet: <http://www.ecoportat.net/content/view/full/79368>

25 CASTLETON-BRIDGER, Michael: Puerto de aguas profundas. online] [citado el 17 de agosto de 2008] Disponible en Internet: [http://www.uruguayinforme.com/news/29022008/29022008\\_castleton-bridger.php](http://www.uruguayinforme.com/news/29022008/29022008_castleton-bridger.php)

26 En la entrevista a Flugel, este decía que existen fuertes presiones de operadores del país vecinos para que no se construyan esas rutas ya que posibilitarían entre otras un fácil acceso a turistas y mercaderías argentinas a la zona y al Brasil. Consultado Quagliotti de Bellis sobre el tema, respondió no muy claramente pero parecido a lo de Flugel.

- ✓ Una muy buena ubicación geográfica y características geológicas (con posibilidad de realizar canales de acceso al puerto sin mayores complicaciones de dragado de los mismos), con una profundidad mayor a los 21 metros no lejos de la costa, apta para barcos de gran calado.
- ✓ Una infraestructura a medio construir (En este esquema, tienen suma importancia las necesarias obras de puesta al día en las rutas 26, 31 y, particularmente, la terminación de la ruta 14). A través de las citadas rutas extraer la producción de Argentina, directamente al puerto de La Coronilla.
- ✓ La cercanía de la zona a la frontera sur de Brasil, rica en productos agrícolas y ganaderos entre otros; que utilizaría esta terminal portuaria como forma de salida de sus productos ya que el puerto de Río grande, no tiene condiciones naturales semejantes a este.
- ✓ Dadas las condiciones desfavorables que presenta la terminal portuaria bonaerense para recibir grandes embarcaciones, el puerto ubicado en esta zona se ocuparía de la actividad comercial del anteriormente mencionado.
- ✓ Este puerto en aguas profundas descongestionaría la saturación de contenedores que sufre hoy el puerto de Montevideo.
- ✓ Sería un puerto cercano al Balneario La Coronilla, distante además quince minutos de la ciudad de Chuy y cincuenta de la Ciudad de Castillos.
- ✓ Debido a la crisis petrolera actual, las empresas de transporte marítimo, manejan la posibilidad de comenzar a utilizar contenedores de mayor dimensión, es así que se utilizarían barcos de mayor calado para transportarlos y contenedores de 40 toneladas en vez de 20 como actualmente. Este puerto reuniría las características más que adecuadas para recibirlos.
- ✓ Podría ser utilizado además como último eslabón del corredor bioceánico Pacífico (sería el puerto de Valparaíso en Chile – Atlántico), solidificando y aumentando la participación comercial del Uruguay, tanto en la región como en el MERCOSUR.
- ✓ Transformar entonces la zona en un centro de comunicación, construyendo además ferrocarriles y que sumado al rol “distributivo” que se les otorga a los puertos HUB, harían del mismo el Singapur o el Rotterdam del cono sur ya que como afirma Quagliotti de Bellis “...la mejor estrategia del Uruguay para insertarse en la región es determinar que puede ofrecer el país a la misma, y simultáneamente, saber qué es lo que el MERCOSUR atlántico necesita. En tal sentido, Uruguay sobre la base de su estratégica posición debe acondicionar su infraestructura nacional (vial, férrea y portuaria) concretando lo que la propia naturaleza le concedió: un frente marítimo (Nueva Palmira, Montevideo, puerto oceánico en aguas profundas) comunicándolo al “hinterland” a través de un tridente carretero dirigido hacia los tres puentes que nos une con Argentina”. (comentarios pers.).



- ✓ Espacio para construir una playa de contenedores (acorde a las necesidades de un puerto HUB); terrenos circundantes que son propiedad del Estado uruguayo.
- ✓ El puerto a construir quizá debería ser un puerto autónomo del de Montevideo. Varios países tienen puertos importantes que no dependen de una misma autoridad. La ANP (Administración Nacional de Puertos), que aunque administra varios puertos, históricamente está asociada al puerto de Montevideo y piensa con la mentalidad del Puerto de Montevideo.

Sin embargo esta zona tiene también limitaciones:

- ✓ Carece de una estructura de servicios importantes cercana al mismo.
- ✓ No posee una vía férrea en funcionamiento (aunque sí espacio para la misma, siguiendo el trazado de la Ruta 14).
- ✓ Posible necesidad de construir canales de acceso al puerto, que serían de fácil dragado por las características del suelo marino en esta zona según expertos consultados.

**Este es sin duda el momento de pensar el Uruguay del siglo XXI, ya que estamos viviendo un país construido para el siglo XX. Indudablemente el Uruguay del siglo XXI, debe estar complementando a la región e inmerso en su realidad, sin centralismo, ni exclusiones.**

**Tenemos que pensar qué queremos dentro de cien años en la costa de Rocha funcionando. Ahí debe haber un puerto, de veinte o veinticinco metros de profundidad, no menos de dos kilómetros de muelle, no menos de doscientas hectáreas de tierras, no menos de una buena interconexión ferroviaria y carretera con todos los puntos posibles...**

### BIBLIOGRAFÍA CITADA

**ARAUJO, Orestes.** 1912. *Diccionario Geográfico del Uruguay*. Montevideo. Tipo-litografía Moderna.

**BLIXEN, Samuel.** *Un megaproyecto que cambiaría el país. Uruguay vuelve a pensar.* [online] [Citado el 13 de agosto de 2008] Disponible en Internet: [www.brecha.com.uy/ShowNews.asp?Topic=3&NewsID=8544&IdEdition=122](http://www.brecha.com.uy/ShowNews.asp?Topic=3&NewsID=8544&IdEdition=122)

**CASTLETON-BRIDGER, Michael.** Puerto de aguas profundas. [online] [citado el 17 de agosto de 2008] Disponible en Internet: [http://www.uruguayinforme.com/news/29022008/29022008\\_castleton-bridger.php](http://www.uruguayinforme.com/news/29022008/29022008_castleton-bridger.php)

**GULLA BURGEÑO, Oscar.** 1983. *Gervasio*. Rocha. Mimeografiado.

**DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES.** 1898. TOMO CLIII. Montevideo. Imprenta “El Siglo Ilustrado”.

**LORENZO, Elbio.** 1947. Ciudad Moderna. Motivos para la organización del nordeste de nuestra república. Montevideo. Edición del autor.

**QUAGLIOTTI DE BELLIS, Bernardo.** 222 AÑOS IGNORANDO LA IMPORTANCIA DE UN PUERTO EN AGUAS PROFUNDAS [online] [citado el 30 de julio de 2008] Disponible en Internet <http://www.gestiopolis.com/economia/necesidad-de-vias-en-el-desarrollo.htm>

**RONDINI, Guillermo.** 2004. Por qué La Paloma *no* puede ser puerto de aguas profundas. En: *LA PRENSA*. 20 al 26 de agosto de 2004.

**Vecinos de La Paloma, La Aguada, Costa Azul y La Pedrera:** Puerto de aguas profundas en Uruguay ¿por qué en La Paloma? [online] [citado el 30 de julio de 2008] Disponible en Internet: <http://www.ecoportel.net/content/view/full/79368>

**WASILEVSKY, Juan Diego.** *Uruguay se convierte en el "gran puerto de salida" de los productos argentinos al mundo.* [online] [citado el 13 de agosto de 2008] Disponible en Internet: <http://comex.infobaeprofesional.com/notas/68191-Uruguay-se-convierte-en-el-gran-puerto-de-salida-de-los-productos-argentinos-al-mundo.html?cookie>