

Montecon: histórica operación portuaria

Logística global. Desembarcaron remolcador uruguayo desde el muelle con todo éxito

EMILIO CAZALÁ

Por primera vez en la historia del puerto se hizo el desembarco de un remolcador (300 toneladas) desde la cubierta de un barco uruguayo que lo trajo desde Europa, operativa realizada desde tierra por la empresa logística uruguaya Montecon, con precisión cronométrica y seguridad total.

En un clima atrapante y en un escenario de sorprendentes cambios cada minuto, cargado e inesperados giros, presentamos este pasado miércoles, lo largo de varias horas, una de las operaciones y acaso la más rítmica y única en la historia del puerto de Montevideo, de desembarcar desde tierra un remolcador que vino en el barco uruguayo "Provincias Unidas", una experiencia sin igual para el puerto.

Para ello, se trajo una poderosa grúa desarmada de la Argentina (Roman) en 34 camiones y dos carretes hidráulicos por el puente de Salto y se montó totalmente en los talleres de Montecon. Todo un proceso que demandó un mes de diligencias burocráticas y tareas mecánicas de alta precisión, desde su armado hasta la colocación en el muelle 9, para ser operado durante cuatro horas que demandó el desembarco del remolcador. Fue una operativa muy compleja, muy delicada, llevada paso a paso, metro a metro, para los equipos móviles implicados y sobre todo para la protección de los recursos humanos comprometidos. En todo momento vimos la presencia de unas 20 personas con un dominio impecable de la operativa, mostrando una riquísima capacitación profesional. El uso cuidadoso y seguro de los valiosos equipos móviles involucrados, algunos muy sofisticados pertenecientes a Montecon, fue otra veta que relevó la importancia de la capacitación profesional de los trabajadores en este siglo de alta tecnología; hombres jóvenes y responsables, que acaso disfrutaron junto a nosotros de esta operativa. Y obviamente la gen-

te que trajo desde Argentina la empresa de la grúa Roman, aportó también lo suyo con la solvencia requerida.

En todo este quehacer, el barco fue el otro actor bien importante que estuvo involucrado en la planificación para cuidar de los mínimos detalles para no afectar su estructura; lo mismo hay que decir del muelle 9 desde donde se operó. Aquí la grúa de orugas, pesando unas 700 toneladas, fue montada sobre durmientes de madera para no dañar el piso y repartir presiones. Digamos que en este muelle, luego que se demoliera su obsoleto depósito por los años '90, se procedió a su estructura y refuerzo de cimientos para instalar allí una o dos grúas para contenedores (*gantry crane*) propósito que nunca se concretó.

Fue una operación de exigida tecnología, con la participación de personal técnico argentino y uruguayo y que contó con la presencia de los dueños del barco, del remolcador, inspectores técnicos, ejecutivos de Roman y Montecon, observadores técnicos, sociedad de clasificación, empresas de seguros, y otros que escapan a nuestra pluma.

LA GRÚA. Fue una impresionante operación de logística sin fallo alguno, desde que cientos y cientos de partes de la grúa se trajeron por carretera desde Buenos Aires en 34 camiones y dos o tres carretes hidráulicos, atravesando el puente de Salto hasta que el remolcador fue puesto en el agua. Otra etapa valiosa y destacable fue el montaje de la grúa argentina sobre el muelle por los nuestros, que también saben lo que hacen. En la tercera etapa, disfrutamos los precisos ajustes de todos los actores mecánicos que participarían de la maniobra, como por ejemplo la colocación de contrapesos y la instalación de la percha, instancias algunas casi comparables a las del lanzamiento de un cohete espacial y el izado del barco. Hubo momentos de precisión casi quirúrgica como preparar y sincronizar la operativa de levantar el remolcador que pesa casi 300 toneladas, y la esperada respuesta inmediata del propio barco que al perder tal peso, tiende a recuperar bruscamente su línea de navegación. Fue un proceso de coordinación muy exigida para compensar hábilmente con lastre la horizontalidad de la nave, a medida que el enorme peso era izado; con ello se evitó que el barco sufriera daños eventuales y muy peligrosos, o en todo caso prevenirlos. Otro paso muy delicado fue lingar el remolcador con seguridad total, mediante tecnología admitida y la tercera etapa, tampoco exenta de peligro, de depositar la embarcación en el mar, muy suavemente flotando.



gica como preparar y sincronizar la operativa de levantar el remolcador que pesa casi 300 toneladas, y la esperada respuesta inmediata del propio barco que al perder tal peso, tiende a recuperar bruscamente su línea de navegación. Fue un proceso de coordinación muy exigida para compensar hábilmente con lastre la horizontalidad de la nave, a medida que el enorme peso era izado; con ello se evitó que el barco sufriera daños eventuales y muy peligrosos, o en todo caso prevenirlos. Otro paso muy delicado fue lingar el remolcador con seguridad total, mediante tecnología admitida y la tercera etapa, tampoco exenta de peligro, de depositar la embarcación en el mar, muy suavemente flotando.

MONTECON. El desarrollo de esta logística demandó el diseño de un ajustado manual de trabajo de cientos y cientos de páginas, guión confeccionado por los técnicos de la empresa uruguaya Montecon contemplando cada uno de sus detalles. Fue un plan esbozado por sus técnicos con rigurosidad profesional en múltiples aspectos. Nada escapó al análisis:



estudios de tiempos, además de la seguridad, actores involucrados, equipos, y hasta las eventualidades indeseadas. Aunque esta es la primera operación que se realiza en toda la historia del puerto de Montevideo, desembarcar un remolcador desde tierra, siempre se ha hecho con grúas flotantes, pero esta solución tenía un enorme costo, pues había que traer una grúa flotante desde Buenos Aires, y los empresarios cuidan los dólares porque estos no creen en los árboles como algunos creen. Hay que decir que Montecon tiene una vastísima experiencia en el manejo de este tipo de maniobras logísticas y así lo ha hecho a través de los años trayendo equipos para la UTE: desembarco y entrega de los molinos de viento en el lugar de instalación en el interior del país y más recientemente recepción y entrega de equipos para otras empresas de plaza. Incluso ha realizado operaciones logísticas en puertos del exterior. Todos estuvimos en el muelle presenciando la operación: los dueños del barco y del remolcador, los representantes de Roman, dueños de la grúa argentina, sus técnicos y trabajadores argentinos y quienes filmaron la operativa para registrar el proceso, y por último deseamos destacar y agradecer a Gonzalo López Roldán, responsable comercial de Proyectos de la empresa Montecon, que nos fue ilustrando sobre cada etapa de la operativa.

Por último, terminada la operativa, se procedió al desarme de la grúa, que en calidad de tránsito, quedará en el puerto para eventuales trabajos futuros.

REMOLCADOR. En cuanto al remolcador "Bella Unión", propiedad de Naviport S.A. al igual que el barco "Provincias Unidas", es un empujador de 20 metros de eslora, 10 de manga y 2 mil caballos de potencia con un calado de 2,40 metros. Trabaja con 4 y luego lo hará con 6 barcasas para el transporte de soja entre Paysandú y Nueva Palmira para la exportación. Lleva patrón, un maquinista y 3 marineros. Cumplía tareas en los ríos de Bélgica, y como los propietarios, un conjunto familiar, vivía a bordo, sus interiores son muy finos, cómodos y cuenta hasta con jacuzzi.