

Antepuerto: proponen como área de cruce

Cap. Berriolo. Por prudencia no deben cruzarse grandes barcos en el canal de entrada

■ EMILIO CAZALA
Están proponiendo al antepuerto como área de espera, donde un megabarco aguarda, con dos remolcadores de apoyo, a que salga del puerto el otro, para seguridad de ambas naves. La Sociedad de Prácticos de Puerto asesoró en dicho proyecto.

Un bien fundado proyecto, respaldado técnicamente por la Sociedad de Prácticos de Puerto de Montevideo, y cuyo concepto básico es ahorrarle a los barcos portacontenedores y graneleros miles de dólares de pérdidas por demoras en su ingreso al puerto, está siendo considerado por la ANP. La clave de la solución es simple y requiere una cuidadosa coordinación con el movimiento de los barcos y el empleo de remolcadores, pero el cerne del asunto es ampliar y dragar el antepuerto a menos 12 metros (Wharton) de profundidad para efectuar allí, en ese amplio escenario, el cruce entre los barcos que entran y salen desde y para los muelles, en lugar de hacerlo en el canal de acceso. Ello implica costos, aunque no tantos, pero dotaría al Puerto de Montevideo de mayor seguridad y eficiencia en las operaciones, que beneficiaría a todos los actores, y en particular a los armadores, que verían reducidos sus costos por indeseadas horas inactivas, lo que más afecta a un barco, pero sobre todo agrandaría el Puerto de Montevideo a través de una mayor disponibilidad de horas operativas en sus muelles. Lo que todos esperamos como ideal es que el barco entre directo al muelle asignado, comience a trabajar y tan pronto termine, deje el puerto. Pero no siempre es así porque la disponibilidad de muros de nuestro puerto es limitada.

Este proyecto beneficia a las terminales y operadores, tanto de contenedores como de granes y podría ser aprovechado por buques que operen tanto en los muelles públicos y en el muelle de escala, como en los próximos a operar Muelle C y

terminal granelera. Si esto se mira además desde el punto de vista del puerto, es fácil entender que lo agranda, porque suprime horas de ociosidad de sus muelles entre el barco que entra y el que sale; Montevideo no puede darse el lujo de tener horas de inoperatividad porque estamos desbordados. Así que el disponer del antepuerto como fusible, como escenario de cruce entre los buques de entrada y salida, permite incrementar las horas de operativa y, sobre todo, evitar cruces peligrosos en el canal. Cualquiera puede entender esta problemática.

¿Cuáles son las bases de este proyecto? Hay días en que el puerto ya está sobresaturado y faltan muros de atraque, y consideramos que si en un futuro cercano la carga del sur de Argentina vuelve a ser transbordada en Montevideo, la situación será de mayores exigencias. Y pensamos que la profundización ya anunciada por la ANP del canal de acceso a menos 12,60 metros, hará al Puerto de Montevideo más atractivo para los armadores y aumentará el movimiento de buques. En consecuencia, todos los actores portuarios deben tomar las medidas posibles para optimizar las condiciones de operación, entre ellas la propia ANP debería preparar una zona en el Antepuerto que permita la espera de un buque, donde el cruce sea menos peligroso, y sin afectar los barcos operando en los muelles de TCP. Si en cada maniobra se pueden evitar demoras del orden de las 3 horas, al cabo del año, considerando la cantidad



de buques que podrían aprovechar esa operativa y su elevado costo diario, se podría generar ahorros para los armadores de muchos millones de dólares, posiblemente superiores a los 4 millones. Pero lo no menos importante es que reduciría en miles de horas la ociosidad de los muelles del Puerto de Montevideo. Es casi como si se construyera otro Muelle C, con sólo el costo de ampliar y dragar un poco el antepuerto. Como dijimos, este es un tema que compromete a todos los actores del Puerto de Montevideo, donde simplemente se avanzaría haciendo jugar a nuestro antepuerto como escenario de cruce de los barcos que entran con los que salen. En esta maniobra,



Capitán Anibal Berriolo.

el barco fondeado en el antepuerto estaría a tan solo una hora de comenzar sus operaciones en el muelle. Es un asunto realmente interesante.

CAPTÁN BERRIOLO. Sobre este tema, consultamos al Cap. Anibal Berriolo, presidente de la Sociedad de Prácticos de Puerto, entidad a la que asesoró en este proyecto.

“Como primera evaluación, dijo, la SPPM se congratula de los nuevos escenarios que se visualizan, canal a 12,60 metros al cero en sus 42,4 kilómetros y su extensión hasta el km 54. Son escenarios que incluyen la nueva terminal granelera (Obrinel) además del Muelle C multipropósito, y también la Terminal gasera (Punta Sayago) en las cuales hemos asesorado siempre que se nos ha llamado trabajando en concordancia con la autoridad. El entorno portuario sabe que nuestro puerto debe competir con eficiencia en la zona; somos conscientes que Montevideo es un puerto en el que se recuperan horas perdidas en otros, de ahí su importancia de reducir las ventanas en nuestras terminales (se refiere a los tiempos muertos entre un barco que entra y otro que sale cuando se pide un práctico para los dos a una misma hora). Uno de los problemas que tenemos hoy es que los prácticos se cruzan en el canal de acceso perdiendo entre 40 minutos y hasta 3 horas, según el lugar de cruce. Por estas razones situar el cruce en el antepuerto con los megabuques mayores a 300 metros de eslora y 48 m de manga con más de 10 m de calado, nos parece una idea muy acertada. Es obvio que para estas maniobras deberá contarse con un grupo de prácticos con alto entrenamiento, todo funcionando en un bien ajustado sistema de coordinaciones (remolcadores, terminales, autoridad, etc.) De la mano con la profundización del antepuerto, a menos 12 metros, debe llevarse a cabo el recorte del espigón A, obra ya programada y fuertemente requerida por diferentes actores.

Por último —puntualiza el Cap. Berriolo— a la salida del km 42,4 (más o menos a la altura de Atlántida) hoy en día encontramos por carta alrededor de 11 metros, siendo necesario llegar al km 54 para alcanzar los 12,60 metros planificados. Para finalizar, la SPPM considera que a 3 millas náuticas del km 54 se encuentran los 14 metros naturales que sería la profundidad a nuestro entender a la que tendría que llegar Montevideo”.
Hasta aquí las expresiones del capitán Berriolo.

REFLEXIONES. Lo que sabemos es que la carta náutica marca que en el kilómetro 42,3 hay 11 metros de profundidad aunque hay batimetrías que hablan de 11,90, así que para ir a los 12,60 metros que necesita Gas Sayago hemos asesorado siempre que se nos ha llamado trabajando en concordancia con la autoridad. El entorno portuario sabe que nuestro puerto debe competir con eficiencia en la zona; somos conscientes que Montevideo es un puerto en el que se recuperan horas perdidas en otros, de ahí su importancia de reducir las ventanas en nuestras terminales (se refiere a los tiempos muertos entre un barco que entra y otro que sale cuando se pide un práctico para los dos a una misma hora).

Antes de fin de año ANP comenzará el dragado del canal de entrada al puerto, que como dijimos irá a los 12,60 metros exigidos por Gas Sayago; entre tanto la CARP está negociando con ambos países en lo que creemos se está avanzando positivamente a través de las cancellerías.

ANP licita compra de draga

■ El otro punto que vale la pena destacar, porque está dentro de la temática de esta nota, es que días pasados la ANP abrió los sobres de la licitación para la construcción de una draga con determinadas características técnicas y capacidades. Hasta ahora se mos-

traron interesadas tres firmas internacionales para dicha construcción, pero lo que vale la pena destacar es que el organismo portuario está prestando atención a un tema que no es menor y que está constituido por los dragados en varios

frontes. La ANP tendrá que sostener el dragado del canal que va a la planta regasificadora a 12,60 metros, el canal de acceso al puerto, participar en el mantenimiento del canal Martín García y el río Uruguay. Son tres escenarios de rigurosa exigencia producto de los cambios del mundo globalizado.



Gigantesca draga se reparó en Tsakos

Días pasados se le estuvo realizando operaciones de mantenimiento en el dique Tsakos a la draga Marco Polo, que cuando fue construida en 1979 fue la mayor unidad de su tipo en el mundo. Dicha draga que pertenece a la empresa Jan de Nul, tiene 118 metros de eslora, 20 de manga, y se caracteriza por su eficiencia y su asombrosa capacidad de succión. La Marco Polo debe estar trabajando por la región y satisface que haya elegido a los talleres navales de Tsakos para hacer reparaciones tratándose de un equipo muy sofisticado, repleto de delicados equipos hidráulicos. La imagen muestra a la nave en plena operación de dragado.

Una gigantesca descarga

■ La semana pasada, operó el buque BBC Everest, del cual descargaron las piezas de mayor ancho y diámetro que haya recibido el Puerto de Montevideo en los últimos tiempos (hasta 9 metros de diámetro, y 9 metros de ancho), vinculadas al proyecto de UTE “Punta del Tigre” (central térmica de ciclo combinado). Se trata de piezas que contaron con una rigurosa planificación en términos de operación de buque y recepción en el sitio de depósito intermedio de la carga. Fue en tales circunstancias

que Montecón realizó un poderoso e inteligente despliegue de recursos, que le permitió operar en 2 sitios en simultáneo (áreas públicas y depósito) con capacidad enteramente propia, a la altura de las exigencias de la operación. La maniobra estuvo enmarcada por las más altas normas de Seguridad y Salud Ocupacional (SSO), pilar de la Política Integrada de Gestión de Montecón en SSO y Medioambiente. La foto muestra un instante de la operación.



Hamburg Süd. Pioneers of deep, cold space.

Hamburg Süd is engineering expertise united astronomically (pun intended) for refrigerated cargo shipments. Through the use of innovative structural design and eco-friendly materials our high-tech, cargo-ready integrated units maximize space and optimize CO2-charge reliability whilst a controlled temperature range of -35°C to +30°C.

Only Hamburg Süd is equipping the world's dry bulk carriers.

No matter what.

HAMBURG SÜD

www.hamburgsud.com