

Cargadores y barcos confían en Montevideo

Desde 1776 actúa como puerto de tránsito y transbordos con seguridad y eficiencia

EMILIO CAZALÁ

Hasta el cansancio hemos dicho que la historia del puerto de Montevideo comienza siendo la historia de una posición estratégica en una bahía única e ideal, exclusivamente para prestar servicios marítimos a equipos y necesidades de cristianos apremiados, escenario que siglos más tarde se transformó en el puerto que tenemos hoy. Ese establecimiento orillero atrajo a inmigrantes y construyó el Uruguay actual. Es una historia diferente a la de los puertos del Brasil, donde su razón de ser se inscribe en la salida desde el interior hacia los puertos de su riqueza incontenible; en Buenos Aires la historia es similar. Lo nuestro no fue dar salida a las riquezas sino que Montevideo nació cumpliendo otras funciones bien diferentes: ofrecer agua potable, que la había en abundancia, y refugio ante los temporales y malos tiempos. Lo descubrieron los españoles y no era el "río de la plata" sino más bien un "mar dulce"; así que ni oro ni granos, y los cueros y el tasajo sería un asunto que vendría más tarde: solo una planicie de ricas tierras, tranquila donde hallar paz. Curiosamente los inmigrantes que recibimos vinieron de tierra adentro desde España e Italia y no creemos que mayoritariamente se hayan afincado en el puerto, sino que prontamente se alejaban de las costas. Modestos y humildes habitantes de vida muy simple, lejos de las artes maríneas y portuarias al principio, porque después vinieron los colonizadores españoles y con ellos los políticos y tras ellos la guerra, las divisiones y las guerras, aunque el foco continuó siendo el puerto que crecía en servicios desde fines del siglo XVIII. Al principio se buscaba la seguridad, construyendo defensas pues había demasiados exploradores y descubridores; luego la salida de los cueros salados y más tarde charque, e inmediatamente los transbordos a Buenos Aires por orden de Madrid y consecuentemente la creación en Buenos Aires del Consulado de Comercio. Con este instituto, Buenos Aires comenzó a aplicar impuestos sobre las mercaderías



1903. Construir el puerto fue consecuencia de la intensa actividad marítima que venía desde 1776 en el Apostadero Naval.

llegadas al puerto de Montevideo en tránsito para Buenos Aires para obras de su puerto, aunque no fue del todo así sino que también fue para construir y alhajar viviendas.

MUCHA AGUA. Los barcos de la época, que eran muy calones para poder sostener su amplitud de velas, cuando demandaban fondeo en Montevideo lo hacían a solo 3 cuadras de Las Bóvedas, ahí frente a lo que sería hoy las calles Piedras y Treinta y Tres. En Buenos Aires estos barcos tenían que fondear a 15 kilómetros de la primitiva ciudad, y aún así corrían el riesgo de quedar varados en el barro ante una bajante. Luego con transbordos a naves más pequeñas, a botes y luego a carretas de las que desembarcaban los viajeros, descargaban las mercaderías y embarcaban las exportaciones. Es claro que las ventajas estaban a favor del puerto de Montevideo. En los trabajos históricos del Prof. Walter Rela aparecen referencias de la importancia de Montevideo como puerto. Un ejemplo: "En 1767 se confirman cuatro correos anuales entre La Coruña y Montevideo, que además será puerto-terminal y lo destinado

a Buenos Aires se trasladará en lanchones adecuados". Luego volvemos a leer que "en 1770 todos los barcos procedentes del Callao y otros puertos del Pacífico, tanto a la ida como al regreso por el Atlántico, deberán hacer escala en Montevideo, declarado Puerto Terminal del Sur". Su perfil de actividad siempre confirma que era un puerto de servicios de primera calidad, porque quienes desarrollaban labores en este sector eran en su mayoría marineros desertores de barcos, deslumbrados del buen vivir y facilidad de vida en Montevideo. Y por ser en su mayoría marinos, eran braceros que conocían la profesión marítima-portuaria bien a fondo. En aquella época los barcos eran

de madera cuyo mantenimiento exigía madera, clavos, cola y carpinteros; agua potable de calidad y los alimentos estibados en el mejor lugar del barco para prolongar su vida, además de vela y aceites. Había que entrar a Montevideo para hacer todo esto porque después no había otro puerto hasta Cádiz ni hasta Perú. Nos consta que los capitanes de los barcos no dejaban desembarcar en Montevideo a su marinos "ni para estirar las piernas" porque desertaban y luego traían a sus familias. Entraban a Montevideo muchos barcos que luego seguían para el Pacífico para obtener vituallas y también para acomodar la carga que, después de dos meses de navegación, se desordenaba

dentro de la bodega debido a los malos tiempos y las tempestades. También entraban barcos con soldados y armas; seguramente en aquellos primeros años la bahía de Montevideo tan acogedora debe haber estado desbordada por cientos de barcos; alguna vez hubo fondeados más de 200.

Hasta principios del siglo XIX existió una lucha política dura y sostenida emprendida desde Buenos Aires contra la Banda Oriental, que obviamente incluyó al puerto de Montevideo aunque con un daño tributario aduanero y portuario muy menor, el mismo que le podemos hacer hoy en día con los transbordos; lo importante era someter a Montevideo políticamente. Después de 1814, y

ya fundada la República, comenzamos a poner las cosas en orden y no fue sino hasta 70 años más tarde que a algunos uruguayos se les ocurrió construir un puerto en serio.

Por ley de 1837 se crearon numerosos impuestos para salir de la crítica situación económica que atravesaba el Uruguay de aquellos años, y lo único declarado libre que se salvó de esa andanada impositiva en medio de aquella profunda escasez de recursos fueron el papel, la importación de máquinas, libros, ganado en pie, cueros, y la exportación de carnes saladas y harinas. Veán ustedes qué visión la de aquellos próceres administradores a la hora de tomar decisiones, ya que en medio de la crítica situación financiera y económica que sufría la novel república, fijaron que las mercaderías en tránsito nada tenían que pagar por el tiempo de permanencia en puerto, ni a la entrada ni a la salida con destino al extranjero, pudiendo permanecer en los almacenes de la Aduana por tiempo indefinido. Es evidente que en tiempos tan lejanos y radicales como críticos, los oficiales del gobierno no andaban con lupa en mano sobre las mercaderías buscando intenciones aviesas. Sin duda esa protección al tránsito de nuestros próceres fue bajo la influencia de la famosa Liga Hanseática, una actitud histórica de los políticos de aquella época en defensa de las actividades de tránsito que, a 178 años de ese decreto, hoy, políticos y profanos siguen sin comprender su importancia como mecanismo de comercio, pero sobre todo desconocemos que esta es la mejor herramienta para exportar servicios muy calificados. Primero la vaca, y luego la logística, los dos principales ingresos del país.

LA FOTO. La foto que publicamos es de 1903 cuando hacía dos años que habían comenzado las obras de lo que sería la construcción portuaria más importante y costosa de Sudamérica, y que era la culminación de un tiempo de intensa actividad y prestigio para Montevideo como puerto regional que venía del pasado histórico.

"Eolo" fue el primer buque uruguayo que abrió los puertos de España

■ A mediados de 1835 casi inmediatamente que asumió la Presidencia, Manuel Oribe pidió a la Asamblea la sanción de un proyecto de ley que acordaba para los barcos españoles en los puer-

tos orientales las mismas franquicias que en España fueran concedidas a los nuestros; el proyecto fue aprobado. A mediados de 1837 llegaba por primera vez a España un buque con pabellón

uruguayo, el "EOLO" (no era el famoso barco de pasajeros) cargado de cueros, y en el acto el gobierno español publicó una real orden abriendo los puertos de la península a los barcos uruguayos.

Evergreen es Unimarine

Una alianza fuerte para un servicio eficiente



Con una sólida trayectoria, Unimarine S.A. es la compañía seleccionada por Evergreen, uno de los principales armadores en el tráfico global de contenedores, para representar sus intereses en Uruguay y Paraguay.

Servicio semanal desde y hacia puertos del Lejano Oriente

Rincón 500, seq. Treinta y Tres, Nivel 5.
Tel.: +598 (2) 917 0102
Fax: +598 (2) 917 0104
umrbiz@unimarine.com.uy

EVERGREEN

Distinguieron a Montecon

Este pasado viernes el director nacional de Aduanas, Enrique Canon, entregó a MONTECON, principal operador privado de las áreas públicas del Puerto de Montevideo, el certificado de Operador Económico Calificado (OEC).

La calificación fue otorgada por primera vez a un operador portuario con una larguísima trayectoria en los puertos del

Uruguay, que reconoce el cumplimiento de los requisitos exigidos para proteger las actividades portuarias de la compañía de actos ilícitos como contrabando, narcotráfico o terrorismo.

El evento, que contó con la participación de representantes de las entidades gubernamentales involucradas y de la compañía, como el Cr. John

Christian Schandy, presidente de Montecon, y el gerente general, Ing. Juan Alascoaga, tuvo lugar en el salón de actos de la Dirección Nacional de Aduanas. Tal distinción representa para Montecon un reconocimiento objetivo de las cualidades funcionales de su empresa a lo largo de su prolongada actividad en los muelles y en sus terminales.

tres letras mayúsculas:

OEC*



Montecon, primer Operador Portuario OEC

"Con alegría compartimos la noticia de la certificación de Montecon, por parte de la Aduana, como Operador Económico Calificado (OEC). Es un reconocimiento al esfuerzo, el liderazgo y el compromiso de Montecon. Un estímulo a continuar en el camino de la excelencia".

María Inés Abreu
Gerente de Administración



* Operador Económico Calificado, otorgado en cumplimiento de las más altas estándares de seguridad y control, certificado por la Dirección Nacional de Aduanas.



PUERTO DE MONTEVIDEO | Nos Mueve Uruguay