

# **IDENTIDAD, SOBERANÍA Y PUERTO**

## **Ciclo de Charlas**

La historia de los puertos tiene que ver con la historia misma del Uruguay como nación.

Desde la época de las guerras independentistas en América del sur, los puertos uruguayos fueron objeto de disputa, no solo por su ubicación geográfica estratégica sino que, y fundamentalmente, por sus condiciones naturales.

El puerto de Montevideo, principal puerta de entrada al país y motor impulsor del desarrollo de la economía uruguaya, es un puerto natural que no necesita grandes costos de dragado para la mantención de los canales navegables y es apto para naves de gran calado.

Funciona las 24 horas del día durante todo el año en virtud de la escasa probabilidad de vientos y tormentas que impliquen el cierre de las operaciones portuarias. Estas características le han permitido competir con los grandes puertos regionales.

En la actualidad, el sistema nacional funciona con 8 puertos comerciales con importantes movimientos de cargas. En este sistema el puerto de Montevideo oficia como cabezal, siendo el primer puerto comercial del país, además de posicionarse como una de las rutas principales de movilización de cargas del MERCOSUR.

Su condición de “Puerto Libre” lo ha convertido en la primera y única terminal de la costa atlántica de América del sur con un régimen logístico atractivo y competitivo para el tránsito de mercaderías.

En el puerto de Montevideo confluyen las principales rutas de acceso al resto del país y por lo tanto a la región. Todas estas características, precisamente, son las que definen la necesidad de tener un Estado presente, con autoridad, que regule y vigile la operativa portuaria, asegurando que los servicios sean eficientes y competitivos, con el objetivo superior del desarrollo productivo del país.

Uruguay debe proyectarse con una visión estratégica y geopolítica integral, inteligente, que le permita posicionarse como la principal puerta de entrada y polo logístico de la región. En ese esquema, la Administración Nacional de Puertos debe fortalecer su rol y ser la conductora del desarrollo del Sistema Nacional de Puertos, generando fortalezas y seguridades para el bien común de todos los habitantes de éste país.

No hay duda que el acuerdo entre la empresa Katoen Natie y el Estado uruguayo ha generado fuertes polémicas y profusos debates. Como muchos sostienen, a luz de los acontecimientos parece generar más problemas que beneficios. Incluso no es menor la resistencia que desde distintas esferas genera -no solo entre los potenciales afectados operadores portuarios- sino también sobre el ambiente jurídico y político por las formas llevadas adelante para su instrumentación. En concreto por los decretos 114/021 y 115/021 que refieren al nuevo Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo y el Régimen de Gestión de la Terminal de Contenedores en el puerto de Montevideo.

En efecto, los decretos 114 y 115 recientemente promulgados por el actual Gobierno van, a nuestro entender, en el sentido contrario a esta visión global sobre el desarrollo del Sistema Nacional de Puertos y el rol a desempeñar por el Ente público como autoridad nacional reguladora y protectora de la logística comercial.

Estos decretos consolidan de hecho un monopolio privado por el término de 60 años (hasta el año 2081), contraviniendo el espíritu de la actual Ley de Puertos (Ley 16.246) que establece la libre concurrencia de bienes, pero además debilita la autoridad pública y afecta a la soberanía nacional.

Esta situación, además, afecta a puestos de trabajo estables y entrega beneficios y privilegios a una única empresa transnacional que elimina la competencia de precios en el principal puerto del país, haciendo menos atractiva nuestra prestación de servicios en la región. Empresa que también ha demostrado desconocer la negociación colectiva, configurando un retroceso en materia de derechos adquiridos.

Los impactos de este acuerdo han sido analizados por diversos especialistas, tanto desde el punto de vista jurídico como económico; sin perjuicio, de las consecuencias en materia de las regulación (necesario por cierto) y/o de su repercusión sobre el empleo y las formas en las que se relacionan (ausencia de negociación colectiva y de diálogo social)

## **Implicancias Jurídicas**

**(basado en un informe jurídico de la Dra. Ana Ferraris -mayo 2021)**

- La normativa reguladora de la actividad portuaria desde la creación del puerto a principios del siglo XX hasta 1992 estaba basada en el monopolio del Estado. El 25 de julio de 1927 el Poder Ejecutivo decretó el monopolio Estatal de todos los servicios marítimos del Puerto de Montevideo, con algunas excepciones, a favor de la administración portuaria
- La empresa TCP -Terminal Cuenca del Plata S.A- es una firma cuyo rubro más importante está asociado a la operación de la terminal especializada en contenedores que opera en el puerto de Montevideo desde 2001. Se trata de una sociedad anónima cuyo capital se integra en un 80% correspondiente al grupo empresarial multinacional Katoen Natie de origen belga y 20% correspondiente al Estado Uruguayo.
- En la actualidad es la única terminal especializada de contenedores del puerto de Montevideo que fue concesionada por primera vez en 2001 por 30 años a través de un llamado “acuerdo de gestión” reglamentado por el decreto No 137/001.

- Se viola la Constitución con la prórroga del Acuerdo por 50 años, del régimen de administración, construcción, conservación y explotación de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo, en régimen de Puerto Libre. Esto supone la creación de un monopolio privado y extranjero en favor del grupo KN en clara violación de la Constitución artículo 85, que señala que para conceder monopolios se requiere ley sancionada con 2/3 de votos del total de componentes de cada cámara.
- La ANP deberá priorizar el atraque de buques y barcazas portacontenedores en la terminal especializada y sola podrá decretar los mismos en los muelles multipropósito en caso de que la misma se encuentre ocupada durante el periodo de 24 horas siguientes al decreto. Lo cual implica, un direccionamiento de la carga hacia la terminal especializada, lesionando en forma grave el principio de libre competencia que inspira la legislación portuaria vigente.
- Se hizo un nuevo “Reglamento de Atraque” hecho a la medida de KN. Al quedar incorporado en el acuerdo el Estado no podrá modificarlo sin la autorización de la empresa, lo cual supone vulneración a la soberanía de la ANP en su rol de regulador de la operativa portuaria.
- El Estado se obliga a no otorgar nuevas concesiones ni permisos ni autorizaciones para la instalación y explotación de una nueva terminal especializada de contenedores, salvo que los movimientos de contenedores en TCP superen el 85% de la capacidad total de la terminal por dos años consecutivos. Esto supone, otra clara lesión a la soberanía del Estado en materia portuaria.
- En materia de Tarifas: se plantea una rebaja gradual de tarifas exclusivamente para las exportaciones y asociada al crecimiento del volumen del comercio exterior en la Terminal. Quedan por fuera las importaciones y a su vez, se habilita a que TCP cobre “libremente por los servicios que preste a los usuarios...”. También se garantiza en el acuerdo la liberalización de los precios de los servicios que la terminal presta al buque, todo lo cual podría determinar mayores costos para nuestro

comercio exterior. Asimismo, se modifica el “canon” y se plantea en base a un parámetro económico basado en el PBI de Argentina. Se desconocen los fundamentos de esta modificación del régimen de gestión.

- Se le otorga todo lo que es hoy espacio destinado a los barcos de la armada, 400 mts de muelle en forma gratuita, más de 800 m donde están las balizas y boyas de la armada sin ninguna contraprestación. Por otro lado, la ANP otorgara gratuitamente, sin contraprestación alguna, el espacio para la instalación de molinos para la generación energía eólica para la empresa en puntas de Sayago.
- Es posible se pierdan de puestos de trabajo, en el caso de que TCP se constituya como Monopolio, en tanto y en cuanto, Montecon u otras empresas menores se retiran del puerto. Así pues, se configura riesgo de una posible demanda por parte de Montecon, ya que se elimina la posibilidad de que opere con contenedores tal como lo viene haciendo desde hace 20 años.

## **Implicancias Económicas**

**(basado en un informe<sup>1</sup> de la consultora CPA Ferrere - abril 2021)**

- Se observa en los últimos años, una caída en el volumen de las operaciones por parte de TCP, lo que se tradujo en un aumento del costo fijo unitario, que, en ausencia de mejoras en términos de eficiencia, implicaron un aumento de precios afectando la demanda del mercado y los costos en los mercados cautivos.

---

<sup>1</sup> Capurro, A; Oddone, G. y Tizón, J.P. (2021) “Extensión de la Concesión de TCP: impactos en la eficiencia, precios y competitividad del Puerto de Montevideo”. CPA Ferrere / Resumen para divulgación.

- Esto se debe en buena medida, a que, TCP operó entre 2017 a 2019 con capacidad ociosa de 60% a 65%.
- De acuerdo a los informes de CPA en un escenario en el que TCP hubiera operado como terminal exclusiva de contenedores, el costo promedio unitario se habría reducido entre 11,5% y 16,3%. Es decir, todo indica que TCP habría tenido oportunidad de rebajar sus tarifas.
- El Acuerdo con TCP incluye un compromiso de inversión para aumentar la capacidad de la terminal (nótese que viene operando con capacidad ociosa), una manifiesta intención de rebaja de tarifas (que también se asocia a la eficiencia) y una extensión por cincuenta años.
- Se detectan dos riesgos o dilemas relevantes: en primer lugar, la posibilidad de constituirse en monopolio privado, lo cual supone sacrificar las condiciones de competencia en el mercado interportuario; en segundo lugar, de prosperar se tienen que llevar a cabo cambios en la gobernanza de la ANP. La ANP se convierte en “juez y parte”, pierde su cometido regulador, es decir, tiene un conflicto entre su rol accionista de TCP y regulador portuario.

Así pues, en este marco es que la sociedad civil en general, pero también el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (SUPRA) en particular, quiere saber y desea preguntar lo siguiente:

- **¿A su entender cuáles deben ser los fines y cometidos de la Administración Nacional de Puertos?**
- **¿Cuál es el principal desafío, desde su punto de vista, en el marco de una visión estratégica a largo plazo en materia portuaria?**
- **¿Qué opinión le merece el actual acuerdo con Katoen Natie?**

- **¿En este marco, a su entender, como queda posicionado el Puerto de Montevideo en el contexto internacional?**

El sindicato portuario inició una serie de charlas en defensa de la soberanía portuaria y en el marco de la campaña de denuncia ante la opinión pública sobre la entrega del Puerto de Montevideo a Katoen Natie, para que la empresa belga lleve adelante la explotación de manera monopólica. En ese marco se desarrollan una serie de actividades que incluyen un Ciclo de Charlas con distintos actores

El encuentro con legisladores, tuvo lugar el martes 29 de julio a la hora 10, en la Sala "Recreo" en Ciudad Vieja; que fue transmitido en vivo a través de las redes oficiales del PIT-CNT.

El panel estuvo integrado por Vanessa Peirano dirigente del SUPRA e integrante del Secretariado Ejecutivo del PIT-CNT, Marcelo Briñon, presidente del SUPRA, y los legisladores, Raúl Lozano (senador de Cabildo Abierto), el diputado Ope Pasquet (diputado del Partido Colorado) y el senador Eduardo Bonomi (Frente Amplio). También estuvo invitado el senador Sergio Botana (Partido Nacional) quien desistió a último momento de participar.

La apertura del evento estuvo a cargo de los integrantes del SUPRA y posteriormente vinieron las exposiciones de los restantes panelistas, que transcribimos a continuación. También hubo un espacio para responder las preguntas e inquietudes de la prensa y público invitado.

## **INTERVENCIONES LEGISLADORES**

### **Senador RAÚL LOZANO / CABILDO ABIERTO**

Agradecer la invitación para conversar todos en una lógica estratégica y si se quiere bueno geopolítica. Identidad, Soberanía y Puertos entonces ahí creo que nos tenemos que remontar un poco a lo que es nuestra historia y nuestra razón de ser, es lo que es, nuestra identidad, Artigas ya hablaba de la soberanía de los pueblos, él siempre decía, de los pueblos no del pueblo, el deseo de los pueblos, porque se caracterizaba en aquellos tiempos el pueblo de Montevideo, el pueblo de Maldonado, el pueblo de Colonia, el pueblo de Santa Fe, allá por 1815 y ya desde allí esta lógica de lo que es la unión aduanera o lo que es la carga arancelaria.

Ya en aquellos años ya existía, es así, que cuando se forma la Liga Federal en el cual, como saben ustedes las 5 provincias argentinas lo nombran el "Protector de los Pueblos Libres", ahí hay una clara diferenciación con lo que es, el gobierno de Buenos Aires. El gobierno unitario de Buenos Aires dice creer digamos en estas partes del mundo lo que se denomina el federalismo en el cual se le da autonomía a los pueblos para que en forma soberana cada uno tenga derechos iguales que los demás tal es así que eso es lo que Artigas desde de 1813 cuando el Congreso de Abril de 1813 ya él, ya habla, de los diputados, digamos de los pueblos que concurren a ese Congreso y lo mismo sucede con el posterior Congreso del Arroyo de la China y demás, es decir, la soberanía es lo que a nosotros nos da nuestra propia identidad.



Pero no me quiero extender mucho en la parte histórica o quiero ir un poco ahora digamos a lo que es hoy nosotros así como Artigas defendía la autonomía y la autodeterminación de los pueblos, en ese significado de soberanía, también nosotros entendemos que la soberanía como lo dice nuestra Constitución de la República en el artículo 4 radica especialmente en la nación y es ella la que debe de hacer sus leyes, es decir, nuestro país, los uruguayos somos los que tenemos que decidir nuestro futuro; eso es lo que marca nuestra Constitución de la República, la cual todos debemos respetar, porque así fue votada la Constitución, entonces la misma Constitución, habla de distintas cosas y de distintos análisis, hace que van, un poco a lo que es esta esencia, de lo de los puertos, ya también decía Artigas en aquellos tiempos.

El tema surge entre el puerto de Montevideo y el puerto de Buenos Aires como en el puerto de Santa Fe; Artigas por ejemplo, había creado en aquel momento de la Liga Federal, distintas formas de cómo sacar nuestros productos, cómo comercializarlos al mundo y cómo recibir también de los otros, había una suerte de proteccionismo también eso, es cierto y Artigas contra lo que era imperante en aquel momento de un libre mercado.

Es así, que en ese ideario artiguista las provincias querían sacar sus productos a través de lo que era la Banda Oriental, es decir, a través del puerto de Montevideo, eludiendo el puerto de Buenos Aires, que quería ese centralismo, si se quiere, autoritario, y las provincias no estaban dispuestas a respetar y es así, que surge nuestra identidad, en aquel momento de "Patria Grande". Nosotros seguimos siendo integracionistas como también lo era Artigas, en el sentido de que nosotros creemos realmente en que el Mercosur tiene un sentido y tiene y tiene su razón de ser; y por eso sí, decimos claro, que decimos, más y mejor Mercosur. Sin que ello nos limite en lo que son nuestros derechos soberanos, es decir, que nosotros podamos libremente si se quiere, respetando lo que es, lo que son, los distintos tratados internacionales y exportar nuestros productos o importar los mismos, de las mejores, y más convenientes, para el pueblo uruguayo.

Hoy se nos presenta -creemos- en lo que son los "acuerdos completos" es decir, se presenta esta situación que se da en el puerto hoy, con este acuerdo con Katoen Natie (KN) y este

contrato con KN -y lo mismo sucedió también con UPM- "acuerdos incompletos" en los cuales se prevé la salida por el puerto de los distintos productos, ya sea de la celulosa, o ahora, de los distintos contenedores, sin una previsión completa de lo que es, el dragado de entrada al puerto de Montevideo. Hoy la Argentina ya ha definido que quiere hacer el Canal Magdalena, como ustedes saben, que eso evidentemente para lo que son nuestros intereses va a tener una influencia desde nuestro punto de vista -pensamos- que negativo por lo cual, Uruguay no puede quedarse quieto y tiene que respetar o tratar de hacer respetar lo que son nuestros derechos soberanos con la Argentina.

Se hizo un estudio ejecutivo -un proyecto ejecutivo- por parte de la ANP para llevar el canal de acceso al puerto a Montevideo a 13 metros, ahora resulta que a UPM. Insiste en la exigencia de UPM, que sea 14 metros y algo, similar sucede ahora, con un KN, por eso digo, eso fue un tratado, un acuerdo totalmente incompleto, porque, qué hacemos si la Argentina, decide no autorizarnos a que lleguemos a los 14 metros de dragado, empezamos de vuelta con una situación que se dio. No es mi objeto criticar, ni al gobierno, ni nada por el estilo, sino que mi objeto es llevar a lo que son los datos de la realidad, lo que son los hechos ahora; se hace este acuerdo con KN también incompleto, igual que el de UPM -también a 50 años- igual que el de UPM, nos lleva a una especie de monopolio, con el cual nosotros, del punto de vista de Cabildo Abierto (CA) no lo compartimos. Nosotros presentamos otras líneas alternativas, como para que dentro de lo que sea la zona especializada del puerto, existan otras áreas, una de KN y otra que podría ser de la otra empresa, que está mayoritariamente hoy en el puerto, sea Montecon, con el traslado de lo que son los buques de la Armada Nacional. El área allí, la empresa podría hacerse cargo, debería y tiene que hacerse cargo, de lo que significan los costos de ellos.

Nosotros presentamos, no voy a dar los detalles, ya que la misma, fueron presentados al Presidente de la República, por el senador Manini Ríos y bueno lo mismo nosotros planteamos, eso, una alternativa a ese monopolio por esa cantidad de años que en los hechos se transforman en algo así como 80 años; si nos remontamos al 2001 que fue cuando se firmó el primer acuerdo con KN. Nosotros no tenemos nada en particular, ni contra ni a favor, de ninguna de las empresas; nosotros defendemos lo que son los intereses,

nuestros intereses nacionales. Las empresas que defiendan los de ellos y nos parece lógico que lo sea así, como los trabajadores, deben defender sus derechos.

Nosotros estuvimos, recibimos a los trabajadores de SUPRA en nuestro despacho, escuchamos las razones, nos explicaron lo que son para los trabajadores, de sus derechos, que tienen hoy, como trabajadores que podrían llegar a perder en esta actividad y todo eso para nosotros son preocupaciones y ocupaciones; no nos gusta, solamente, preocuparnos, nos gusta, más bien, ocuparnos de los problema; entonces por supuesto que hay que garantizar lo que es la fuente laboral de todos esos trabajadores.

Llegado el caso, de que no se llegue a una estructura nueva desde este acuerdo con estas modificaciones que proponemos nosotros o alguna otra modificación, tampoco somos enamorados de lo que nosotros decimos, o sea, estamos abiertos a escuchar las distintas campanas. Ciertamente es, de que este acuerdo con KN para CA fue un tanto sorprendente en el sentido, de que a nosotros, en realidad, no se nos participó del mismo. Tenemos el vicepresidente del Puerto, tampoco tuvo participación en ese acuerdo, por lo cual, nosotros tenemos allí una serie de dudas y de incertidumbres, que creemos que es nuestro derecho el poder, por lo menos, saber, qué es lo que pasa con KN o con cualquier otra empresa que hace un convenio de estas características con el Estado, tal es así, que como se mencionó acá, próximamente va a haber una interpelación al Ministro y Ministro del Interior pero que fue quien estuvo cuando se firmó este acuerdo con la empresa.

Nosotros estamos, vamos a escuchar, cuáles son las explicaciones que dice el Ministro, y bueno en base a las mismas, nosotros adoptaremos nuestra decisión, acorde a nuestro legal, saber y entender; en eso nos despegamos un poco de lo que es la tradición, acá las interpellaciones durante muchos años empiezan antes de que empiecen, ya se sabe cómo van a salir las votaciones, normalmente, es así; nosotros eso no lo pensamos, que sea razonable, queremos escuchar, qué seguramente el Ministro va a tener sus explicaciones, las queremos escuchar y queremos actuar en consecuencia. Esa es la postura de CA, en ese sentido, quizás se despegue a la postura tradicional como digo, de que normalmente el

gobierno siempre vota con los Ministros de gobierno y la oposición, siempre vota en contra, que es la que lo llama a las interpelaciones.

CA como ustedes saben, también hizo su primera interpelación en la Cámara de Diputados, en la cual se interpeló, nada menos que a cuatro Ministros del gobierno, o sea el propio CA, llamó una interpelación, en aquel caso, fue el tema de UPM, este caso es el tema de KN; por supuesto, que nosotros estamos y defendemos lo que es la inversión privada, nada más lejos de nosotros, es decir, de querer dividir o querer frenar la inversión privada. Por supuesto que la inversión privada, es la que va a dar, generar puestos de trabajo y en la que le da trabajo a toda esa gente que hoy lo está pidiendo y hoy lo están necesitando y por eso claro que, CA quiere que haya mucha inversión, en lo posible, pero no a cualquier costo.

Creemos que no se debe de negociar esa inversión privada desde desde un punto de debilidad del Estado. Tiene que ser fuerte y tiene que negociar con las empresas y que los las mismas, dentro de esos convenios o contratos que se hacen con el Estado, pongan sus obligaciones. Hemos visto que en los últimos años, que las obligaciones casi siempre son del Estado, que hacer un tren, que hacer esto, que hacer lo otro, sin embargo las empresas bueno también pensamos.

Entonces queremos ver, esta empresa, a la que digamos se obliga cuál es, o cuáles son, las obligaciones, más allá de los 455 millones de dólares que dicen que van a invertir. Queremos ver bien en qué período lo van a hacer, en qué, lo van a hacer y qué es lo que lo que están proporcionándole al Estado, en general.

Eran esos los temas que tenía para hablar con ustedes estoy abierto, por supuesto, cuando ustedes quieran, a algún tipo de preguntas, a responderla, en lo que lo que sea posible, pero les quiero dar a los otros legisladores también la oportunidad de dar su punto de vista

Muchas gracias

**Diputado OPE PASQUET / PARTIDO COLORADO**

Buenos días, agradezco la invitación al Instituto Cuesta Duarte, y allá recibí la amable llamada de Milton Castellanos, que me invitaba para participar en esta actividad, porque otro compañero mío, no iban a poder hacerlo. Igual accedí con mucho gusto, del mismo modo que días atrás, accedí también, a recibir a la señora Peirano y otros representantes del SUPRA y conversamos sobre estos mismos temas, y bien, voy a repetir aquí, algunas de las cosas que dije en anteriores ocasiones y que he dicho públicamente.

El Partido Colorado (PC) tomó conocimiento de la existencia de este acuerdo entre el gobierno y KN, el 2 de marzo cuando el Presidente de la República, lo anunció en la Asamblea General, y tomamos conocimiento, del texto del acuerdo, cuando el Ministro Heber lo entregó a la Comisión de Transporte del Senado, no antes, de manera, que a nosotros este acuerdo, se nos presenta como un hecho consumado. Está allí, bueno es un contrato que vincula al Estado uruguayo con esta empresa, ha sido ya ratificado por el Consejo de Ministro, de manera que está completo; es un contrato que tiene la eficacia obligatoria, propia de los de los contratos y más allá de que nos guste o no, que qué tal aspecto estimemos nosotros que es negativo, o el otro positivo o aquel otro, que podría mejorarse; lo cierto, es que el contrato está allí, en todas sus cláusulas, y nos sentimos frente a esto, un poco del mismo modo, en que nos sentimos cuando nos enteramos, un día, que se había celebrado un contrato con la empresa UPM, allá en noviembre del año 2017.

Un contrato muy importante, que obligó, en términos muy serios al país, y bueno, eso no pasó por el parlamento, como no pasó tampoco, este acuerdo, con esta empresa belga; pero frente a los dos contratos, la primera conclusión, es la misma está, se celebró, se firmó, está vigente y obliga al país, nos guste o no nos guste, esto obliga al país y es a partir de allí, qué continuamos nuestras consideraciones.

Creo que surge ya, de lo que vengo de decir, que yo, no vengo acá a defender a pies juntillas, un contrato en todos sus cambios, en todas sus cláusulas, porque nosotros no participamos en esto; seguramente si nos hubiesen convocado, algo hubiésemos tenido que decir; pero no es el caso, así que para nosotros, esto es un hecho consumado, a partir del

cual, tenemos que razonar entonces, no digamos, no entramos en el ejercicio de decir bueno, es que lo criticable que como puedo hacer yo el inventario de los defectos que esto tiene, de los problemas que esto puede plantear, más que nada, tratamos de ver, bueno a partir de acá, cómo podemos mejorar, cómo podemos hacer que esto, funcione de la mejor manera para el país; porque no hay alternativas, para digamos, que nos permitan pensar en desvincularnos jurídicamente de este contrato, si mañana, por algún motivo extraño, o por arte de magia, el Presidente de la República, cambiará de opinión y dijera, en realidad, este contrato, no es bueno para el Uruguay; tenemos que desembarazarnos de él. No tiene cómo hacerlo, lo que puede hacer el gobierno, es incumplir el contrato. Sí bueno, lo rechazamos, no vamos a aceptar que nos obliguen estas cláusulas; entonces, rechazamos el contrato y veremos; iremos por otros caminos, pero llegó que no hiciera eso: la consecuencia, sería, un juicio internacional, por una suma cuantiosa; que ya no sería por los perjuicios hipotéticamente sufridos en años anteriores; sino que sería, por el lucro cesante, que la empresa dejaría de percibir, porque lo que iba a ser una ejecución contractual de 50 años, no se va a producir.

Entonces ese escenario es impensable, porque de ahí solo podrían resultar, enorme perjuicio para el país; entonces el contrato obliga y hay que ver, cómo se cumple, de la manera, que resulte más útil para el Uruguay, que de eso se trata esto, se hizo, porque el gobierno quería evitar el juicio que KN, le estaba anunciando que iba a iniciar a través de los procedimientos arbitrales que en algún momento, se habían acordado. Anunció, que iniciaría juicio por 1.500 millones de dólares.

Bueno, Dios, nadie sabe cuándo empieza un juicio, si va a ganar o no va a ganar, y mucho menos, sabe, en el caso de que gane, cuánto le van a dar; nadie sabe esto. Cuando yo estudiaba derecho, ya unos cuantos años, nos repetían una enseñanza de Eduardo Juan Coutura, que fue un gran jurista uruguayo, que cambió la Facultad de Derecho, que escribió muchos libros, y lo que él enseña, sirvió varias cosas, para los abogados para los jóvenes abogados y los para que la estuvieran ya en el ejercicio de la profesión y decía, bueno nunca es seguro, el resultado de un juicio y recordaba que en las antiguas leyes de la España medieval, una de esas partidas, condenaba a muerte al abogado que les asegurara el

resultado del juicio a su cliente; eso no se puede saber nunca, una vez que está convencidísimo de que va a ganar y pierde, y también pasa al revés, cuando cree que está en el horno, de repente, sale una sentencia favorable; ya que nadie, puede asegurar nada, pero desde el punto de vista de un gobierno, siempre es bueno, anticiparse a los acontecimientos y evitar las contingencias.

Yo creo, que a ningún gobierno, le gusta la posibilidad de que lo demanden por 1.500 millones de dólares. Podrá ganar, podrá perder, si le toca perder, podrá perder, por tanto, por cuánto, pero sí se puede evitarlo, mejor; evitarlo, ésta ha sido, una consideración que pesó decisivamente para que este gobierno uruguayo buscará un acuerdo con la empresa belga; y en ese acuerdo, bueno lo que obtiene fundamentalmente, el gobierno uruguayo, es que, la empresa desista de ese juicio, que iba a iniciar y además, que se compromete a hacer inversiones del orden de los 455 millones de dólares

Eso es, la sustancia, es lo que obtiene el Uruguay, de esto, que no se le haga juicio, por ese monto cuantioso, y que se realice una inversión de esa magnitud en los próximos cinco años. Tal el compromiso, eso es lo que obtiene Uruguay, a cambio de eso, que es lo que da bueno, de lo que da en la prórroga del contrato; que va a llegar en sumando lo que queda el plazo anterior más, estos 50 años que se agregan, hasta el 2081, más estos predios que a los que se ha hecho referencia, en donde, se va a instalar ese parque eólico y el otro, la de las instalaciones de la Armada que van a dejar paso a una extensión de la terminal de contenedores.

También es parte importante del acuerdo, una reafirmación de las normas jurídicas, que el gobierno y la empresa ve que entienden, que estuvieron siempre vigentes, pero que en algún momento, dejar de cumplirse. Ahora yo no considero que eso sea algo que el estado uruguayo entregue o conceda, porque hacer cumplir las normas es un deber del Estado, no es una prestación que se le otorga a alguien; entonces el Estado uruguayo, no está cediendo nada, no está entregando nada cuando dice, bueno vamos a actuar conforme a derecho

También en el Puerto de Montevideo esa es una obligación, por qué viene esto a cuento? y bueno, porque la empresa belga sostiene que en años anteriores, la administración nacional de puertos, no cumplió las normas vigentes y le concede una serie de facilidades a la empresa Montecon, para que pudiera hacer su negocio sin cumplir con esas normas y sin digamos, asumir las obligaciones, ni los compromisos, ni las inversiones que hizo la empresa, ya allí se habría configurado una situación de competencia desleal, de concurrencia desleal, que la que le genera los perjuicios a la empresa belga y lo que en definitiva diría esa demanda contra el Estado uruguayo; porque sus autoridades permitieron que eso sucediera vulnerando, según la interpretación que hace la empresa belga, de todo el marco jurídico las normas entonces vigentes entonces, el Estado acá, se compromete a hacer cumplir esas normas que se habrían incumplido y de esa manera digamos la situación contractual.

La ejecución contractual, retomaría el cauce que nunca debería haber abandonado que es el cauce de la normativa vigente. Yo estoy repitiendo acá las alegaciones de las partes, no estoy tomando partido, estoy contando, cuál es la lógica de esto, por qué el gobierno uruguayo llega a celebrar, este acuerdo, con esta empresa belga. Está la otra campana, por supuesto, del otro lado, Montecon dice, no, esto no es así y nosotros actuamos legalmente, legítimamente, todo lo que hicimos está bien hecho, no hay razón para que nos reclamen eso, en qué para qué y para que se diga que le causamos un perjuicio. Si les ganamos si porción de mercados porque hicimos las cosas mejor, esa es la razón pero no, porque hayamos obtenido favores, ni ventajas, ni beneficios.

Yo no voy a tomar partido por eso, porque no soy juez, ni pretendo hacerlo, lo que digo es, que ante el hecho consumado, de que está el acuerdo, bueno, que lo que tenemos que tratar de hacer nosotros como legisladores, no tratar de que esto -ya que existe el contrato y es obligatorio- tratar de que funcione de la mejor manera para el país. Y desde esa perspectiva, lo que a nosotros, el PC nos parece central, es que esta empresa, que en función de este acuerdo, y en función de esta especie de nuevo paradigma que ha surgido según el cual lo mejor para el Puerto de Montevideo que trabaje allí, solo una terminal de contenedores que sea muy fuerte, por lo menos en las actuales circunstancias, teniendo en cuenta todo eso, a



nosotros nos parece absolutamente indispensable, que se cumpla por el Estado, una función reguladora de esta terminal de contenedores, como además de otros aspectos de funcionamiento del Puerto.

Pero ahora, específicamente una función reguladora del funcionamiento de esta terminal; que atienda, básicamente a las tarifas, que nos parece un aspecto fundamental de este asunto, pensando en los exportadores, en los importadores, en el comercio exterior del país, desde cuyo punto de vista, el funcionamiento del puerto, es un aspecto, absolutamente vital y fundamental.

Nos preocupa que con este acuerdo, así como está esto, funcione de la mejor manera posible para lo cual el estado regule, qué organismo tiene que hacerlo? bueno, nos parece que eso es secundario, puede ser, una unidad reguladora del servicio portuario, como la URSEA o como es la URSEC, también puede ser la propia ANP, que es que sería el organismo más apropiado. Si no se crea uno técnico, para encargarse de esto, pero en ese caso, tendría que desembarazarse de sus acciones, porque no puede ser al mismo tiempo regulador y accionista de la regulada, pero eso nos parece que es, digamos secundario.

No vemos nosotros que haya mayor dificultad para arreglar, es un formato o el otro, pero lo que sí tiene que haber es una unidad reguladora, porque esa unidad reguladora, nos parece que va a tener como cometido fundamental, homologar las tarifas de los servicios que preste esa terminal de contenedores; y porque va a tener que hacerlo bueno, porque desde nuestro punto de vista, esa terminal va a prestar un servicio público, la carga y descarga de contenedores, es un servicio público, a nuestro entender, porque cumple una función vital para el comercio exterior de la República, esa es una función vital, para la economía nacional en su conjunto; y por eso, la Ley que en cuyo marco se otorgó la concesión que la 17.243 -la ley de urgencia- el gobierno de Jorge Batlle, en su artículo 20, cuando establece las previsiones a este respecto dice que, bueno, que el servicio deberá prestarse de manera regular continua sin hacer distinciones y de hacer discriminaciones, entre los distintos clientes, y que deberá la terminal moderna a su cantidad adecuada de contenedores al cabo

del año, para contribuir así, al desarrollo del puerto de desarrollo, al desarrollo de la economía nacional, cuando se introduce este tipo de consideraciones

Para otorgar una concesión se está diciendo que se concede algo, no simplemente para el ejercicio de una actividad privada, lo cual además estaría en contra de la idea misma de concesión, se hace una concesión para que se atienda debidamente algo, que es de interés público y yo no tengo duda de que para la República, el funcionamiento del puerto son de interés público; entonces acá, la noción central, eje de todo este asunto, tiene que ser la noción de "servicios públicos" y si estamos ante un servicio público, lo cual creo que se infiere ya del hecho de que la ley la propia ley 17.243, habla de concesión.

Bueno, pues entonces, de aplicación el artículo 51 de la constitución que dice que las tarifas de los de las concesiones tienen que ser homologadas por el Estado, por los gobiernos departamentales, si es así que nos parece claro, que es así, bueno pues entonces, estas tarifas tendrán que ser homologada por un ente que tenga la competencia técnica para hacerlo, puede ser -insisto- una unidad reguladora creada con gente idónea, bien elegida, en fin, como lo son los de las otras UR o personal de la propia ANP, que tiene su personal, sus recursos humanos para encargarse de la tarea, pero alguien tiene que asumir esa responsabilidad, porque es fundamental para que esto pueda funcionar adecuadamente.

Nos parece que esta unidad reguladora o esta función reguladora que debe cumplirse, es indispensable para que esa terminal. Esperamos que se haga, lograr que el Puerto de Montevideo se posicione adecuadamente en la región y pueda competir con los puertos regionales y competir, no en el sentido de enfrentamientos, cooperar buscando complementariedad. Yo no creo que nosotros tengamos que pensar en enfrentarnos con Buenos Aires, como si fuera un partido de fútbol de Uruguay-Argentina, uno gana y otro pierde, sino que tenemos que tratar de complementarlos inteligentemente para esto, por supuesto, como se dice siempre, para bailar el tango, se necesitan dos.

Tenemos que pensar nosotros en eso, y tiene que pensar Argentina en eso también, una vez que se escucha lo que se dice el lado de argentinos para reivindicar por ejemplo la

necesidad de construir el Canal Magdalena, y no, dice, bueno, pues está gente no está pensando en complementarse en armonía, se está pensando en enfrentamientos en poco menos que en derrotar al uruguayo, en causa de un daño; un daño ejemplos de eso ya tuvimos, todos recordamos supongo, yo era aquella resolución 11/08 consecuencias que tuvo para el Puerto de Montevideo, que no fueron buenas, pero a veces piensa, que se está trabajando por lo menos y algunos sectores del actual gobierno y personas que no integran hoy, el gobierno, que espero que por lo visto, tiene influencia sobre él, no están pensando en complementarse con Montevideo, sino que están pensando en ver de qué manera, éste nosotros nos hacen algún daño o sacan algún provecho, perjudicándonos a nosotros.

Yo creo que esa no es la manera de encarar las cosas y hay que buscarla la complementación y que hay, digamos, realidades geográficas que indican que esa complementación es necesaria, y me atrevo a suponer sin ser experto en estos temas, ni mucho menos, este que si nosotros uruguayos-argentinos, no somos capaces de entender la necesidad de la complementariedad y de actuar en consecuencia, bueno, le estamos dando todas las ventajas a los puertos brasileños que tienen naturalmente profundidades naturales mucho mayores que las nuestras; y que si nosotros, seguimos con esta disputa, entre nosotros, haremos, lograremos hacer de los puertos del Río de la Plata, que de todos ellos favorecer, los puertos brasileños; entonces yo creo que tenemos que asumir eso, de qué manera nos complementamos inteligentemente con el Puerto de Buenos Aires, pero para eso tenemos que tener un Puerto de Montevideo, fuerte, con servicios competitivos, adecuados, eficientes y bueno este nuevo paradigma que ha surgido según el cual el Montevideo, tiene que prepararse para competir, no esté internamente entre distintas empresas, que pujan entre ellas, sino externamente, la competencia interportuaria, bueno, se le asigna a esta terminal de contenedores una función muy importante para lograr esa competitividad del Puerto de Montevideo, que lo va a ser, adecuado para complementarse bien con el Puerto de Buenos Aires.

Yo creo que esa es la perspectiva de la cual tenemos que ver este contrato, que se nos presentó un día, como cosa ya hecha, como hecho consumado, un aspecto naturalmente muy importante de estos, serían las consecuencias laborales, que tendría que una empresa

prácticamente dejará de operar, no sé si finalmente va a ser así o no sé que el Poder Ejecutivo, lo ha dicho, ha intentado, intenta o intentará no lo sé, porque no integre el Poder Ejecutivo, hablar con Montecon y buscar fórmulas, si está trabajando de alguna manera, repito, no lo sé, se que se está buscando eso, o que se dijo que se iba a buscar; pero de cualquier manera hay que pensar en la situación de los trabajadores que puedan eventualmente, perder su empleo, como nos decía la delegación que nos visitó.

Hablando de este tema vi los otros días, que salió el aviso de KN llamando a quienes quisieran integrarse a sus personal y por lo que escuché por allí, hubo miles de personas que acudieron al llamado; bueno, ellos dicen que con este acuerdo, van a aumentar muchísimo el empleo que ofrecen, que su plantilla va a crecer mucho; ojalá que así sea. El Estado tendrá que estar atento y seguramente la organización sindical también hará su parte, pero eso es otro aspecto de la cuestión que no se puede desconocer. Este finalmente redunda y termino, insisto la cosa es, cómo administramos esta realidad que tenemos por delante.

Simplemente denunciar los defectos, los errores, los problemas de contratos, yo creo que no aporta, lo que aporta, es ver cómo seguimos de acá para adelante y desde ahí, la propuesta nuestra, que la hemos hecho llegar al Poder Ejecutivo, y nos han dicho que en fin, que la ven con buenos ojos, que están dispuestos a trabajar a partir de esa propuesta: es la creación de esa unidad reguladora; se dio y no tenemos otra propuesta para hacer. Quisiéramos que el diseño fuera distinto y por supuesto, que quisiéramos que el diseño fuera distinto, pero la realidad es la que es. Yo no puedo imaginar que el contrato no tiene eficacia obligatoria, tampoco puedo imaginar que la empresa belga, después de haber logrado la firma de este acuerdo, de aceptar que la modifique en todo, porque me parece que eso no es realista, y me saca de la conversación verdadera; lo que digo ante esto, que ya está,

Lo que podemos proponer es que el Estado incida allí fuertemente, y regule es, me parece, que la posibilidad de mejora de esto, van por ahí Bueno, es lo que yo tenía para expresar.

Muchas gracias.

## **Senador EDUARDO BONOMI / FRENTE AMPLIO**

Buenos días, muchas gracias. Primero que nada un agradecimiento por la invitación al Instituto Cuesta Duarte, y al SUPRA. Decir que las preguntas, que no responderé una por una, sino que voy a hacer una intervención que contenga las respuestas a las preguntas.

La primera cosa, la ANP un servicio descentralizado, tiene que gestionar las empresas y comprometerse con las políticas públicas y asesorar al Poder Ejecutivo, es decir, órgano consultivo en materia portuaria y gestionar, significa tener en cuenta las distintas actividades; porque estamos hablando de los contenedores; pero están los graneles, está la pesca, los cruceros en general, está todo dentro, y además está, a tener el sistema nacional de puertos, no solo el Puerto de Montevideo, sino los ocho puertos que forman parte de ese sistema; no esto, porque después cuando veamos, porque tenemos muchos argumentos en contra, el acuerdo si se centra fundamentalmente en los contenedores.

Podría ser claro en principio, y primera cosa en contra, que tenemos contra el acuerdo, el propio origen, no surge el acuerdo de concepto: un proyecto de un sistema nacional de desarrollo productivo, sino que surge de la necesidad de evitar un juicio, desde el punto de partida uno, no puede analizar esto solamente para evitar un juicio, sin tener en cuenta qué quiere con la producción nacional. El sistema multimodal de carga y la salida por el puerto ha contribuido no puede, tiene claro eso, no puede analizar un acuerdo de estas características y el acuerdo que se hizo con KN. Allí empieza diciendo que en los primeros dos renglones que se trata evitar un juicio, ya es para sí mal en la discusión y nosotros creemos al revés, creemos que hay que ver primero, qué proyecto nacional de desarrollo con el Puerto de Montevideo, con un eje muy importante en 15 años, salir a la entrada de contenedores, aumento de unos trescientos mil teus en 2005, con un récord en el 2011 y un récord en 2017 (batiendo el de 2011 de prácticamente 970 mil teus) y después te cae un poco pero muy por arriba del 2004; y eso tiene que ver con el ingreso al mercado de millones de granos integrantes de mercado del mundo asiático, que repercute en Uruguay.

Ahora se prevé que en los próximos años vuelva a haber unos 400 millones más que se integren al mercado y posibiliten el aumento de la producción y la necesidad de que funcione correctamente el puerto de salida, a un punto la región, que la región esté capacitada para atender ello, pero así se viene, y si uno no tiene en cuenta que ello se viene y que por lo tanto es tiene que adaptar, su sistema de cargas, su sistema de salida del país por el Puerto de Montevideo está mal. Esto no se tiene en cuenta, no se tuvo en cuenta, todo esto, sin embargo, cuando Heber el Ministerio de Transporte fue a la comisión de presupuesto, si estuvo la conversación sobre el tema de los 14 metros, justamente a raíz de lo que señalaba el senador Lozano, del Canal Magdalena en Argentina, cuando se planteó eso, ese acuerdo se vino abajo cuando el Ministerio de Transporte concurrió a la comisión y anunció, las características del acuerdo con 14 metros.

Allí, prometió un informe jurídico que mencionaba a tres o cuatro juristas, Piaggio, Durán Martínez y Ferré, no me acuerdo un cuarto, sobre hacer llegar el informe, no nos hizo llegar nunca el informe. Comprometió un informe financiero-contable, nunca nos hizo llegar el informe financiero-contable. Hicimos un pedido de informe, no nos llevó nada. Hicimos lo que llega a Vanessa, una demanda judicial donde queríamos obtener, una de dos cosas: o el informe o el reconocimiento del nuevo informe. Entonces -y esto arranca mal- nosotros no podemos partir de la base que está hecho!

Porque hay varios juristas que dicen que esto es ilegal, inconstitucional ilegítimo. Algunos dicen que el Tribunal de Cuenta se tiene que pronunciar, entonces si esto está, tomarlo como ya ha hecho, parece un error. Por otra parte, es cierto lo que decía el senador Lozano y trae un compromiso con UPM para profundizar a 14 metros, pero en el marco del Plan Maestro del Puerto, que preveía la profundización a 14 metros para el 2035, que faltan 14 años; y en el acuerdo con KN si no es así es mucho más rápido, y si no se cumplen los 14 metros y le hacen una quita al reparto de utilidades que tiene que haber en Terminal Cuenca del Plata (TCP) 20% por el Estado, bueno ahí se le haya una quita ese 20% por incumplimiento

No vemos verdad, la relación de una cosa y otra, una aspira 14 a eso el otro es ahora y sino se cumple y pagamos, por otra parte sino fundamenta en ella, no con el juicio, sino las bondades del acuerdo en que la empresa va a invertir 450 millones de dólares, y el Estado se compromete en la profundización a 14 metros; y bueno, la inversión de la empresa, es lo que la empresa necesita, la empresa, no el país, porque hoy la empresa dice que tiene el 50% por activos, entonces para crecer al doble de lo que produce hoy no necesita inversión, necesita utilizar el 100% de su activo. Entonces eso no lo necesita, no se necesita hoy, lo que sí se necesita es la inversión en la profundización, que además, la profundización hacia 14 metros, pasa por la profundización a 13 metros, que ya la está haciendo el Estado y al costo del Estado, en cuanto sale? bueno, según nuestras cuentas son los 250 millones de dólares de inversión directa y 30 millones de dólares anuales en mantenimiento en 60 años, son más de 2 millones de dólares, contra 450 millones de dólares de la empresa; o sea invierte mucho más el Estado, que los servicios de la empresa porque hoy, al principio dije, que en la ANP tenía que ver con los contenedores, con la pesca, con los graneles, con la carga en general, con los pasajeros; lo único que le sirve, es la profundización a 14 metros de los contenedores, porque los graneles hoy funcionan al menos 10 metros y 13 metros como está previsto, les sobra y lo hemos hablado con los productores. Les sobran los 13 metros, los pasajeros necesitan 13 metros

Los que necesitan 13-14 metros son los que trabajan con contenedores, los barcos que trasladan contenedores, esos son lo que necesita; entonces, el Estado se compromete, en una inversión que supera largamente los 2 millones de dólares, contra 450; en función de los intereses de la única empresa que puede trabajar con contenedores. Allí, la empresa monopolística entonces, un desastre estuvo, un error estratégico, pero tiene un error táctico también.

El diputado que habla de la complementación, yo creo que va por ahí la cosa, pero como no, fundamental, en esto, se dijo en la en la comisión de transporte que había que terminar con la dañina competencia interna y empezar a competir hacia fuera, traducción de esto: hay que empezar a competir con Argentina y dejar de competir internamente contradiciendo la Ley de Puerto, porque en ella se establece, la necesidad de la competencia

interna, que además es inexplicable el cambio de posición, porque uno lee las actas de toda esa discusión, y se encuentra al Ministro de la época de Lucio Cáceres, al senador Heber y al diputado, votan, fundamentan de la necesidad de una segunda terminal de contenedores y la librecompetencia en el Puerto de Montevideo; y fuertemente se fundamentaba la necesidad de la competencia en el Puerto de Montevideo, porque la competencia salía la emulación para mejorar la actividad.

Hoy terminemos con ellos, vayamos al monopolio y a competir, cuando competir no es con el Puerto Santos, no es con el Puerto que tenemos más cerca que es el puerto Buenos Aires, y cómo vamos a competir con el puerto de Buenos Aires? Pidiéndole autorización a Argentina para profundizara 14 metros, vamos a profundizar a 14 metros para sacarle barco a Argentina.

Argentina no gana la autorización eso es un error táctico, porque al Río de la Plata entran anualmente aproximados esto que decir, unos 4 mil barcos y de esos 4 mil barcos, unos 400 entran en el puerto de Montevideo y Nueva Palmira, entonces competir así, como está dicho competir, con Buenos Aires, significa que de esos 4.000 barcos entre más de 400, nuestros puertos si van a Argentina se le va a sacar a Argentina y se le pidió a Argentina, que se necesita la autorización para profundizar a 40 metros y entendible yo creo, que va por lo que dijo el diputado, para que va por política de complementación regional y preparar a la región para enfrentar ese aumento de las cargas que se va a venir la región

El puerto de Montevideo por otra parte importó la multivisión mucho; Ferreira Aldunate, dijo ya "...primero fuimos Puerto, después fuimos Estado, después fuimos Nación" y también se decía puerto, después ciudad después; está después país, bueno, a través del puerto, está parte del destino nacional; si no los ya no recordaba, por el puerto fue un país de alguna manera con el concepto artiguista y lo que fue la guerra de puerto de otra época que hace muy poco que se superó; y que fuerzas que los de la orilla que la religión a cada rato la reviven los que fundamentan el Canal Magdalena también para sacarle servicios al Puerto de Montevideo, para que lo gane el Puerto de Buenos Aires; en vez de pensar juntos y una complementación, que aumente y dé más posibilidades a los puertos de la región y a



la navegación fluvial ahí, lo al sistema multimodal, firme todo el proceso; pero si no pensamos en eso creo que estamos enfrentando mal este problema.

Nosotros no nos resignamos que esto ya está, acá se necesita el esfuerzo de todo el partido político Ayer de nuevo, los juristas que se opusieron a esto Correa Freitas, González Lapeyre, sirve llevarme el doctor Vidal que bueno que va a ser el Tribunal de Cuentas sobre todo, porque tiene vicios y no nos vamos a resignar a que esto ya está Nosotros en lo que queríamos saber y preguntábamos, si hay una autorización previa al ministro Heber para que firme en un nombre de gobierno, tiene que ser previo a la autorización; no posteriores, a posteriori hay un aval de lo que se firmó, previo no lo hay, y está claro que no lo hay.

No hay informe jurídico, no hay informe financiero-contable y hay otros vicios que ya lo veremos en la interpelación. Nosotros creemos que hay que salir con un gran acuerdo para que atrás esto, un gran acuerdo que incluye la propia empresa que incluya a Montecon, que, siempre evitar un juicio y que juicio se vino hablar de Montecon? qué juicio, se vino sobre el Montecon evitan uno, y nos caen con otro. Porque se viene entonces yo creo que nada de que todos hay que buscar un Gran Acuerdo entre todos los partidos, entre todas las empresas para que esto tenga otro otro camino, y sirva realmente al interés nacional porque yo escuchaba ahora, aunque el interés nacional permite que se firme, no lo dijo, no lo dijo así, que solamente lo hago como forma de expresarme y se puede firmar un acuerdo, porque si se puede; pero se puede firmar un acuerdo que a la empresa que se le dan determinados beneficios pueda actuar contra los intereses nacionales porque el acuerdo anterior tenía un voto de oro, que le permitía al Estado vetar todo aquello que iba contra la soberanía, era anterior.

Este no, te quita la potestad el voto de oro, se puede en defensa de la soberanía firmar eso? no, no se puede, no se puede. El acuerdo anterior permitía la prórroga y toda una prórroga y esto se inició cuando el Puerto de Montevideo estaba a 10 metros, ahora está a 12 metros y se está profundizando a 13; y existe la profundidad de la posibilidad para los 14 metros; entonces prórroga es el mismo puerto, un nuevo acuerdo porque el acuerdo que él preveía

la posibilidad de prorrogar por 30 años acá se prorroga por 50 y si vamos al caso por 60 porque no empiece a la prórroga en el 31 sino que empiece ahora; y las condiciones, la prórroga empieza en el corredor de ahora, entonces es un nuevo acuerdo y un nuevo acuerdo se hace con las mismas condiciones que tenían la empresa antes, no tiene sentido esto, no hay implicación lógica para hacer esto; yo termino diciendo, que lo que se necesita acá es un gran acuerdo, incluyendo las empresas. Barajar y dar de nuevo.

## ANEXO:

### La importancia del puerto en la vida de los uruguayos

Un enfoque histórico político y económico

*“Si como dijo alguien, el Nilo es el padre del Egipto, se puede decir también que nuestro país es hijo del Puerto de Montevideo”*  
(Fernández Saldaña)

*“Arco admirable abierto en una saliente de América Meridional, refugio amparado de los vientos en una costa temida -y con sobrada razón- por muy peligrosa, fondeadero de acceso fácil -el sólo- en la extensión de costa Sud-atlántica que comprende desde Santa Catalina hasta el Estrecho de Magallanes, enorme extensión continental que únicamente puede medirse con medidas de planisferio: 20 grados de Meridiano, 1200 leguas, 6000 kilómetros, diez días de trayecto de un gran vapor, la bahía de Montevideo tuvo la fuerza eficaz de lo inevitable naturalmente...”<sup>2</sup>*

Desde muy temprano en la historia el Puerto de Montevideo definió nuestro destino. Montevideo porfiaría la dominancia con Buenos Aires como capital portuaria, quizá auspiciado por su prosperidad y sociabilidad extendida por entonces. Tal es el casi pseudo-predeterminismo histórico, que “...si Montevideo no hubiese existido, el territorio Oriental del Uruguay habría carecido de un esencial elemento de viabilidad, de fuerza y de cultural indispensables para ser una nación independiente”.

---

<sup>2</sup> José María Fernández Saldaña (1939). “Historia del Puerto de Montevideo”. Primera Parte

Sin la bahía, su puerto, Montevideo no hubiera tenido razón de ser, no hubiera existido tampoco. “*Así se ligan en lógica sucesión, el puerto natural, el campamento, la aldea, la villa, la ciudad, la capital y la Patria*”.

Ya constituida en República esa bahía de Montevideo será la esperanza de futuras generaciones, será la clave de la prosperidad económica, llegando al punto de convertirse, por casi todo más de dos siglos, en una “*verdadera y única obsesión nacional*”. (Fernández Saldaña (1939)).

## **Un poco de historia...**

En diálogos<sup>3</sup> con el historiador Reyes Abadie, al referirse al estudio del proceso histórico del Uruguay señala que no puede eludirse como un factor en continuo diálogo la “*mentalidad del puerto*”. Es más, se refería que resultan definatorios del Uruguay actual:

*“Montevideo se ha tragado al país: triunfó el puerto. El proceso histórico del Uruguay es la “montevideanización” del Uruguay. Es un peso demográfico y económico demasiado grande para el resto del país, que queda condicionado por esta realidad...”*

Incluso, a su entender, ese proceso es irreversible: será para siempre, una gran ciudad puerto con un entorno dependiente de ella. Lo que se constituye como elemento estratégico y de poder.

Otros autores como Real de Azúa<sup>4</sup> preocupados por los orígenes de la Nación, sus transformaciones y destinos, advierte que en Uruguay otras de las claves interpretativas de su sistema de poder es el aparato burocrático. Considera que el “gobierno del pueblo” es una de las estrategias de obtención de legitimidad de los partidos políticos para lograr

---

<sup>3</sup>Bárbara Díaz y Mónica Salinas (2002). “Diálogo con el historiador Washington Reyes Abadie”.Entrevista.

<sup>4</sup>Real de Azúa, Carlos (1973). “Uruguay, ¿Una sociedad amortiguadora?. CIESU

establecerse en el poder. Agrega que la acción en la que el pueblo decide sus gobernantes, y posteriormente, delega en ellos la representación de su “voluntad”, quedaría siempre en manos de esa minoría elitista que pugna por el poder y que, casualmente, posee los medios económicos. Real de Azúa se manifiesta a favor de la aseveración de Mosca *“la riqueza genera poder y el poder riqueza”*.

Esta idea sobre la construcción de poder tiene enormes implicancias sobre la formación del puerto de Montevideo. De hecho, uno de sus temas persistentes es su reflexión sobre el concepto de nación/nacionalidad/nacionalismos.

Definió al Uruguay -en sus comienzos la Banda Oriental- como una región fronteriza, una organización política de rasgos muy especiales; *“marca del imperio hispánico en Indias, el Uruguay colonial no escapó a la regla”*. Leído con cautela, no sería únicamente el territorio, el gobierno y sus límites; sino éstos en relación a la cuestión de poder.

Por lo tanto, *“Banda Oriental es un país constituido de una delimitación territorial, presentado como producto de una ciudad portuaria sujeta a tres jurisdicciones: Buenos Aires, Yapeyú y Montevideo”*. Una configuración nacional condicionada por la diversidad política y al arbitrio de virreyes y gobernantes que desconocían la propia tierra.

Un sello de identidad nacional sin duda es la figura de Artigas, de hecho, en la construcción histórica del nacimiento nacional, Real de Azúa reconoce el carisma del prócer -durante los años 1819 y 1820- al afirmar que es un caudillo con un proyecto de nación ampliada y lo contrapone, con su persistente tema de la construcción del “ser nacional” y la formación de “consciencia nacional”.

Ejemplo de ello: *“...la necesidad de un planteo académico de lo nacional no en términos inevitablemente estereotipado o esquematizado, sino, por el contrario, como factor interviniente a la hora de conformar un dinamismo colectivo, esperanza, orgullo en lo conquistado y en las metas a alcanzar como nación. La interpretación de lo nacional a*

*partir de la politización partidaria o grupal fue la forma distorsionante a la hora de construir un sentido nacional, que resultó, por lo menos, inexacto”*<sup>5</sup>

De modo, que quedan de manifiesto a lo largo de los estudios, la necesidad de ir contra fundamentalismos políticos. Las motivaciones ideológicas políticas que dogmatizan la realidad constituyen, uno de los peligros principales para la consolidación de valores que permitan priorizar la necesidad de pensar los temas de desarrollo.

Así pues, Caetano y Rilla señalan que recién en las últimas décadas del siglo XIX podemos encontrar el “*primer imaginario nacional*” cuando Uruguay adquiriría su primer impulso modernizador de sesgo capitalista, promulgada con el primer batllismo<sup>6</sup>.

*"Uruguay y su predestinada diferenciación desde el inicio: "una visión histórica, genética y estrictamente acumulativa donde los indicadores confluyen en la diferenciación y el conflicto a lo largo de los dos siglos" (Real de Azúa, 1971). En los que afirma, que fueron varios los factores que llevaron a la diferenciación prematura, entre los que destaca a los geográficos “arcos de grandes ríos”, determinantes jurídicos y especialmente, la rivalidad con Buenos Aires, antagonismo y hostilidad tradicional, siendo el puerto como punto de competencia fundamental (Real de Azúa 1991).*

Es muy interesante analizar desde muy en sus orígenes (1870) el llamado patriciado<sup>7</sup>, no abandonaría la idea de convertir al Puerto de Montevideo, en el máximo emporio del Río de

---

<sup>5</sup>Susana Mallo (2011). “Carlos Real de Azúa: un intelectual inasible. El papel de los intelectuales, la política y los vaivenes del Uruguay y la región en la segunda mitad del siglo:XX”. Ediciones Banda Oriental

<sup>6</sup>Asimismo, nos podemos encontrar con cuatro temas fundamentales en el abordaje en relación a la conformación de la nacionalidad: (1) La convención preliminar de 1928. (2) Los indicadores de variabilidad que definieron, en el plano fáctico la viabilidad de la nación y en el plano psicosocial el proceso subjetivo del consenso o voluntad nacional que se desarrollan en los debates de 1860. (3) La antología de textos sobre la cuestión nacional y, por último, (4) La teoría de la construcción nacional, tal como se plantea en la sociología histórica contemporánea”

<sup>7</sup>Ser patricio significa para nuestro autor una situación de jerarquía superior, una pertenencia a las clases altas, una noción de destino vinculada a un destino histórico dado, no referido estrictamente a lo político sino a lo económico, a lo cultural y social. Sostiene que el patriciado fue la clase dirigente del principio de nuestra formación nacional y que se integró con distintos sectores. El patriciado fue la clase dirigente en

la Plata. El patriciado monopolizó comercio, latifundio y poder económico. Sin embargo, Real de Azúa nos recuerda que la posición general del patriciado fue de apartamiento y desdén ante la política, sin ninguna relevancia en los puestos electorales, sin tiempo general para el servicio y el compromiso, y sí para la dedicación exclusiva a sus propios intereses. Nos encontramos con “*una clase dirigente sin ideología única*”.

El proceso de constitución del Estado conduce a observar como se alinean los sectores sociales en una “*constelación típica de la construcción de poder*” (Mallo, 2011). Sin lugar a dudas, la construcción de nación y nacionalismos y su relación con el poder nos interpela sobre su vinculación con la idea de soberanía.

### **Apuntes sobre Soberanía...**

Un artículo de Arbué-Vignali y Barrios<sup>8</sup> sobre “El Estado, la Soberanía y el marco institucional” señalan que cuando se habla de soberanía se evoca “*una realidad inmaterial, vinculada a los seres humanos y a la organización de las colectividades que ellos crean con el propósito de ordenarlas en su conjunto relacional, dentro de un marco geográfico, mediante una estructura de subordinación, que conjugue en algún grado todas las expectativas individuales, sin resentir la satisfacción total de las mismas*”. Es decir, se hace referencia a algo conceptual, vinculado a la realidad material y la vida de los seres humanos.

La soberanía es una categoría filosófica, o una categoría de la teoría política. Los autores sostienen que desde un enfoque instrumental constituye una explicación justificante de determinada forma de ejercer el poder. Políticamente es un argumento ideológico justificante del orden social para la afirmación y el mantenimiento de la identidad nacional.

---

nuestra formación nacional; se integró con distintos sectores (militares, estancieros, burócratas, letrados, eclesiásticos) que aportaron ideales y modos de vida propios, sin que esto implicara una profunda tensión interna para la sociedad. (Real de Azúa, 1961).

<sup>8</sup> Heber Arbué Vignali y Luis Barrios (2001). “El estado, la soberanía y el marco internacional”. Revista Nacional de Derecho Nº20. Facultad de Derecho, Universidad de la República

Si bien existen distintas concepciones de la soberanía, la experiencia histórica recogida por la doctrina jurídica y política, indica que para que un grupo social se ordene, requiere una autoridad que ejerza poder. Desde este enfoque el Estado sería un tipo de asociación política capaz de ejercer la dominación ordenada y racional de un ámbito de acción social dentro de un sentimiento histórico de destino común.

En el ámbito internos -sostienen los autores- existe un solo soberano y este es supremo. El atributo de la soberanía *“es inherente a la institución del Estado nacional y está estrechamente vinculado tanto con las fronteras que este posee y le separan de otros nucleamientos similares, como con los grupos humanos que lo habitan y la relación gobernante-gobernado que a estos vincula a través de un orden jurídico y político de distribución legítima del poder”*

Todo conjunto humano que decide organizarse políticamente para alcanzar determinados fines, requiere de una autoridad que ejerza la capacidad de ordenar al conjunto para que este pueda funcionar, desarrollarse y obtener sus fines, sin agredir ni desnaturalizar las esencias de sus componentes individuales. Esta necesidad de orden a través de una autoridad aceptada por ser satisfactoria para los ordenados, se procura a través de la puesta en práctica de la teoría de la soberanía y la medida en que ella atribuye potestades al soberano.

En el ámbito interno el soberano es legitimado para adoptar la última decisión que ningún otro poder material tiene derecho a modificar; por su parte en el ámbito internacional, el soberano tiene también la misma facultad con distintas consecuencias -dispone del derecho de hacer- o se aísla de sus iguales soberanos, sin someterse a ningún tipo de reglas jurídicas externas; o se relaciona con sus iguales en entonces tiene derecho a participar directamente en todas las etapas del sistema jurídico que regula sus relaciones mutuas (creación y vigilancia del cumplimiento de reglas y castigo de sus infractores).



En otras palabras, la soberanía otorga a su titular la última decisión, sin embargo, esta potestad tiene distintas repercusiones. En lo interno, existe siempre la posibilidad de revisarla (la decisión) estableciendo una nueva y diferente; en cambio, en lo internacional hay solo una posibilidad exclusiva y excluyente del soberano.

La soberanía solo se ejerce como supremacía en el ámbito territorial propio de cada Estado, en lugares comunes como algunas zonas del mar o espacio aéreo no se ejerce soberanía. En cambio, en estas zonas la soberanía se ejerce en su manifestación internacional, como derecho a adoptar decisiones en forma independiente pero coordinada con otras voluntades. No poseer la soberanía exclusiva, condiciona o subordina el ejercicio de poder, siendo especialmente relevante la “cuota” de poder.

