

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • EL OBSERVADOR **Fin de semana** - SÁBADO 24 • DOMINGO 25 • JULIO 2021 • Suplemento de 32 páginas • Año XXII • Nº 213



105 años de cara al mar

Edición especial dedicada al aniversario del Centro de Navegación

105 años

Saludamos al **Cennave por estos primeros 105 años** reuniendo a la gente de mar con relevancia, transformaciones y presencia constante.

Hacemos votos por muchos años más de unión, profesionalismo y permanencia.



ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

OCEAN NETWORK EXPRESS URUGUAY
25 de Mayo 491 piso 2.
Montevideo, Uruguay
Tel: +598 2914 7931
uy.sales.all@one-line.com



Centro de Navegación, un actor fuerte entre los protagonistas

Desde el ámbito político y empresarial coinciden en el reconocimiento al Cennave por su incansable tarea articuladora, su visión de futuro y su misión de abanderado del Uruguay moderno

Es esta una ocasión propicia para resaltar el enorme valor de una institución centenaria y el papel fundamental que ha desempeñado el Centro de Navegación en el desarrollo de la actividad portuaria y logística de nuestro país.

No en vano las características geográficas, económicas e históricas de Uruguay le confieren a los puertos y a la actividad marítima una jerarquía de primer orden y los transforman en verdaderos motores de desarrollo, crecimiento económico y plataforma de sus exportaciones. Para lograr el crecimiento de ese comercio internacional es necesaria la modernización de la infraestructura portuaria, la existencia de reglas claras que fomenten la inversión y la convergencia entre los intereses públicos y privados.

Reconozco en el Cennave un actor central en esa articulación necesaria entre el Estado y los operadores privados, a la vez de ser una asociación gremial impulsora de ideas e iniciativas innovadoras en beneficio de toda la sociedad uruguaya.

Un mojón en el proceso de reformas estratégicas y estructurales llevadas a cabo Uruguay en las últimas décadas ha sido sin duda la aprobación de la ley 16.246 (ley de puertos) dl año 1992, en cuya elaboración el Cennave participó activamente y por la cual "la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país".

Asimismo, es de destacar la labor del Centro en el área educativa por intermedio de su instituto de capacitación, donde se forma cada año a estudiantes en el área comercio exterior y operativa portuaria, cubriendo de este modo las necesidades del sector privado y aportando a la especialización técnica y productiva del país.

Aliento a la prestigiosa institución a continuar en esta senda de trabajo intenso, propositivo, y de participación activa en el desarrollo de la actividad marítima y portuaria del país.

Francisco Bustillo
Ministro de Relaciones Exteriores



En nombre del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en el mío propio hago llegar al Centro de Navegación mis más profundas felicitaciones por la conmemoración del 105º aniversario de su fundación.

La actividad llevada a cabo por el centro es vertebral para el sector, el desarrollo y consolidación de la actividad marítimo-portuaria, por cuanto permite mancomunar y potenciar los esfuerzos de diversos actores del quehacer logístico, dado que reúne en su seno a agentes marítimos, operadores portuarios, terminales y depósitos intraportuarios y extraportuarios.

Por otra parte, contribuye al crecimiento del sector marítimo-portuario a través de su instituto de capacitación, profesionalizando a quienes desempeñan diariamente su labor en este sector, lo que ha llevado a enriquecer la eficiencia y eficacia de la labor antes mencionada.

Nuestro país desde su génesis está íntimamente vinculado a la vida portuaria y debemos trabajar cada día de cara al mar.

José Luis Falero
Ministro de Transporte y Obras Públicas

Los países necesitan contar con instituciones sólidas y referentes, a efectos de lograr procesos de desarrollo sostenidos que redunden en crecimiento y prosperidad para su gente. El próximo 28 de julio se cumplen 105 años de la fecha en que un grupo de agentes marítimos decidiera fundar el Centro de Navegación Transatlántica (hoy Centro de Navegación). Este organismo -que nuclea a agentes marítimos, operadores portuarios, terminales y depósitos- es una voz autorizada de la comunidad portuaria nacional e interlocutor habitual de gobiernos y distintos actores públicos y privados.

Contribuyó con sus mejores hombres, junto a referentes del gobierno del presidente Luis Alberto Lacalle Herrera, en la elaboración de la ley 16.246, más conocida como ley de puertos, que significó un antes y un después en la actividad y desarrollo de la actividad portuaria en nuestro país. En lo personal, hemos contado con su sano consejo y sus aportes en los últimos años, siempre valiosos por el conocimiento del sector que trasuntan, dirigidos a mejorar el transporte marítimo y fluvial y potenciar el funcionamiento de nuestros puertos. Vivimos en un escenario regional dinámico, sumado a un proceso de cambios en el puerto de Montevideo y un futuro lleno de desafíos para el sector. Desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, aspiramos a mantener y profundizar los canales de diálogo con el Centro y los diferentes actores, con el fin de consolidar la posición de nuestro país y sus principales puertos, como centro de distribución regional.

personal, hemos contado con su sano consejo y sus aportes en los últimos años, siempre valiosos por el conocimiento del sector que trasuntan, dirigidos a mejorar el transporte marítimo y fluvial y potenciar el funcionamiento de nuestros puertos. Vivimos en un escenario regional dinámico, sumado a un proceso de cambios en el puerto de Montevideo y un futuro lleno de desafíos para el sector. Desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, aspiramos a mantener y profundizar los canales de diálogo con el Centro y los diferentes actores, con el fin de consolidar la posición de nuestro país y sus principales puertos, como centro de distribución regional.

Juan José Olaizola
Subsecretario de Transporte y Obras Públicas

Con mucho gusto saludo al Centro de Navegación en su 105º aniversario. Es un actor principal de la actividad y sus socios son quienes saben de estos temas. El Centro es una fuente de consulta siempre con buena disposición. Muchas veces trabajando en silencio, poniéndose a la orden en todo momento. En mi experiencia como autoridad, tuve siempre de su parte una buena relación y disposición. Incluso no coincidiendo, a veces, en los puntos de vista, siempre fue bueno y productivo escuchar a sus integrantes y debatir con ellos. Siempre con respeto. En un ambiente en que las empresas compiten entre sí, a veces hasta mantienen enfrentamientos. ¿Qué sería ese sector si no existiera la contención del Centro de Navegación?, que vela por toda la actividad del sector y en ello por los intereses del país.



Víctor Rossi
Exministro de Transporte y Obras Públicas

El Centro de Navegación es una institución señera de Uruguay y uno de los abanderados de lo que tiene que ser el Uruguay moderno. Siempre han cumplido un rol desafiante y un rol fundamental en el comercio exterior y en la presencia, crecimiento y vigencia de los puertos; en especial el de Montevideo.

La unión de operadores, en ese sentido, para nosotros es vital. El Cennave quizás sea una institución a la que Uruguay le debe mucho más de lo que la gente cree y, en ese sentido, todo reconocimiento para toda institución más que centenaria, que podríamos decir que nace casi con el nacimiento del Uruguay moderno, son instituciones más que respetables a las que tenemos que escuchar siempre y recurrir para un correcto asesoramiento.



Gustavo Penadés
Senador Partido Nacional



Han pasado 105 años desde aquel lejano día, mojón inicial de una historia de compromiso con los objetivos establecidos estatutariamente "en armonía con los más altos intereses nacionales". Será la reforma de los estatutos del año 1994 la que permitió la inclusión de valiosos actores de la actividad a la Institución y pasar a denominarse Centro de Navegación. En un país joven como el nuestro, esta historia más que centenaria, convierte a la señera Institución en intérprete ineludible para comprender el devenir de la actividad marítimo-portuaria y logística nacional. Referente trascendente y activo promotor de distintas iniciativas vinculadas a la importante actividad, cuya promoción determinó su nacimiento, su vocación constructiva y asesoramiento específico, que convirtió al Centro de Navegación en opinión de referencia para gobernantes y legisladores a la hora de abordar la actividad vinculada a las agencias marítimas, operadores portuarios, terminales y depósitos intraportuarios y extraportuarios.

Promotor convencido de la ley 16.246 del año 1992 (ley de puertos), entre otras normas importantes, resultó constantemente opinión constructiva, propuesta seria, postura fundada, con sentido de alerta en ocasiones y con espíritu edificante siempre. Junto con las felicitaciones por el 105º Aniversario de su fundación, va el augurio de prosperidad y desarrollo para el sector, que significa trabajo y beneficio para el país.

Carlos Camy
Senador Partido Nacional



Vayan mis saludos y felicitaciones para el Centro de Navegación en su 105º aniversario. He asistido en los últimos años a sus celebraciones por sus aniversarios, recuerdo particularmente su centésimo. Y creo que se justifica la celebración porque el transporte es vital para la economía de Uruguay, así como los orígenes mismo de este país, fue el puerto una de las claves de su existencia. Deseo que en el futuro el comercio marítimo se desarrolle cada vez con mayor potencia porque va en beneficio del país.

Ope Pasquet
Senador Partido Colorado



En nombre de la Confederación de Cámaras Empresariales saludamos al Centro de Navegación en sus 105 años; socio fundador de la confederación, que ha estado estos años que llevamos de camino

trabajando en forma intensa sobre el desarrollo exportador del país. A partir de este año me acompaña desde la vicepresidencia de la confederación, con una gestión proactiva, siempre buscando el crecimiento de la producción nacional. Como confederación somos conscientes que ellos están atravesando momentos difíciles, y estamos acompañándolos en todo momento con gestiones que ayuden a una mejor gestión de todos los puertos, y de nuestras aguas, para lograr un mayor nivel de competitividad de nuestra producción.

Juan Martínez
Presidente de la Confederación de Cámaras Empresariales



Un puerto de clase mundial

Más eficiente y preparado para los desafíos

Saludamos al Centro de Navegación en su aniversario.

www.terminaltcp.com.uy



KATOEN NATIE
TERMINAL CUENCA DEL PLATA

Más de un siglo ubicando a Uruguay en el mundo

El Centro de Navegación cumple 105 años desarrollando un rol de facilitación del comercio exterior a través de la representación de los actores más relevantes del sector marítimo-portuario y logístico

Bajo el lema de trabajando de cara al mar, el Centro de Navegación llega a sus 105 años vigoroso, con personalidad y con un valor reconocido tanto a nivel nacional como internacional.

En lo local, es un actor que ha sabido ganar y mantener su lugar en la toma de decisiones de asuntos importantes, involucrado en la actividad que nuclea a los principales protagonistas del comercio exterior uruguayo.

Fundado por los agentes marítimos nacionales el 28 de julio de 1916 como Centro de Navegación Transatlántica, una reforma de estatutos permitió que en 1994 integrara a operadores portuarios, terminales y depósitos intraportuarios y extraportuarios, cambiando su denominación a Centro de Navegación (Cennave) y erigiéndose en la única cámara empresarial del sector.

Como institución posee una dinámica gremial viva, con el

100
por ciento

de los contenedores que mueve el puerto de Montevideo son manejados por operadores portuarios socios del Centro de Navegación.

99
por ciento

de los contenedores que pasan por Montevideo son de líneas navieras representadas por agentes marítimos socios del Centro de Navegación.

98
por ciento

del tonelaje total de cargas que se mueve en bodegas convencionales es atendido por operadores portuarios socios del Centro de Navegación.

100
por ciento

de la celulosa que sale del país es atendida por operadores y terminales portuarias socios del Centro de Navegación.

horizonte puesto en la defensa de los más altos intereses del país, de su actividad y de sus asociados.

Como actor preponderante del sector ha sido un pilar en el impulso de la ley de puertos 16.246 de 1992, que habilitó la entrada de las empresas privadas a la actividad portuaria y marcó un antes y un después en el puerto de Montevideo.

El Cennave también ha sido actor relevante en los cambios normativos en materia aduanera y un celoso promotor de la actualización de la legislación marítima.

Hacia el mundo

Pero además de su actuación en el quehacer doméstico, el Cennave ha tenido una proyección fuera de fronteras, ganando espacio y reconocimiento en la región y ubicando a Uruguay en el mapa por las grandes compañías que sostienen la navegación internacional y el comercio exterior del planeta.

Esta tarea no solo se ha limitado a la interacción entre pares, sino que ha valido un estrecho relacionamiento con autoridades nacionales y extranjeras en los distintos periodos de gobierno, con asesoramiento constante a nivel del Poder Ejecutivo y también del Poder Legislativo.

El Cennave, por ejemplo, encabezó un trabajo silencioso, pero incansable, con las autoridades argentinas, y en forma mancomunada con el sector privado de aquel país, para lograr el levantamiento de la resolución 1108, que impedía el transbordo de sus cargas en los puertos uruguayos.

Las propias autoridades argentinas de entonces, como Jorge Metz, quien fuera subsecretario de Puertos y Vías Navegables durante el gobierno de Mauricio Macri, aseguran que los privados han tenido un papel fundamental en la eliminación de aquella resolución, con la que Uruguay fue seriamente perjudicado y que hasta el momento no ha logrado desvanecer el impacto.

“Un grupo de argentinos, que en 2015 nos preocupábamos por las relaciones bilaterales con Uruguay, nos comunicamos con Alejandro González, que era el presidente del Centro de Navegación, para lograr una fórmula de acercamiento que entendíamos necesario. Luego entramos en contacto con el entonces ministro de Transporte y Obras Públicas,

Víctor Rossi, y el presidente del momento de la Administración Nacional de Puertos, Alberto Díaz. Por el lado de Argentina intervino el ministro de Transporte, Guillermo Dietrich y, finalmente, todo ese trabajo terminó en la conocida reunión entre los presidentes Tabaré Vázquez y Mauricio Macri en Anchorena, donde se selló el levantamiento de la resolución 1108”, dijo Metz a Comercio Exterior & Transporte.

Con la misma dinámica, el Cennave ha trabajado para la recuperación de la carga paraguaya, que en algún momento se había perdido a manos del puerto de Buenos Aires. En este caso, las negociaciones no solo acompañaron a las autoridades en su visita a Paraguay, sino que las han precedido, abriendo puertas y propiciando encuentros entre jerarcas de ambos países para alcanzar soluciones para el sector y para el comercio exterior uruguayo.

Abanderado también de la defensa de la profundidad de los canales, y de tantos otros temas que han sabido pelearse palmo a palmo, la institución que en días alcanza los 105 años ha aunado esfuerzos con las cámaras regionales, que tienen una verdadera visión estratégica de una actividad que es motor de la economía, que hace a la competitividad y que posibilita la penetración de los productos locales en el mundo. Así también la llegada de insumos para otros sectores, tal como quedó demostrado en plena pandemia, cuando el puerto de Montevideo no dejó ni un solo día de trabajar y los elementos necesarios para hacer frente a la crisis no vieron cortado su suministro.

El Cennave representa a un sector que facilita la llegada de inversiones, que propicia el desarrollo de las demás áreas de la economía y que tiene entre sus socios a los eslabones fundamentales de las cadenas logísticas, desde y hacia afuera, pero también las que se generan dentro del país.

No por casualidad son los representantes de las navieras y responsables de que las líneas lleguen con los mejores barcos que el país puede recibir, posibilitando la conectividad con el mundo y disponibilidad de bodegas para las exportaciones uruguayas.

Eso es parte del trabajo de cara al mar, intentando convertir a Montevideo en puerto hub y al país en un punto estratégico.



Centro de Navegación
ARGENTINA

Saludamos al

**CENTRO DE NAVEGACIÓN
DE URUGUAY**

en su 105° Aniversario



Multimar



Centro de Navegación

NUESTRO SALUDO AL CENNAVE EN SU

105

ANIVERSARIO

**“TRAYECTORIA, EXPERIENCIA
Y PROFUNDA MIRADA AL
FUTURO PORTUARIO”**

Integrity
Innovation
Intensity
Agility

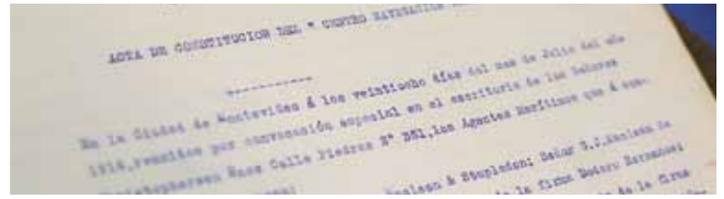
Plaza Independencia 831, 7th Floor, Of 707
Plaza Mayor Bld. - Tel: +598 2903 3008
Montevideo, Uruguay



www.mutimar.com

Más de un siglo de cara al mar

1916. El 28 de julio los agentes marítimos fundan el Centro de Navegación Transatlántica (desde 1994 Centro de Navegación), siete días después de la creación de la Administración Nacional de Puertos. La cámara desde 1994 nuclea a todos los actores privados de la actividad.



“Estuvimos, estamos y vamos a estar en las políticas portuarias”

La presidente del Centro de Navegación, Mónica Ageitos, aseguró que durante 105 años la institución ha sido permanente objeto de consulta, tanto del Poder Ejecutivo como del Legislativo

Es abogada y profesora de Derecho del Transporte en la Universidad Católica del Uruguay, fue presidenta de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo y es representante del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

Con más de 20 años de experiencia en el ambiente marítimo-portuario, Mónica Ageitos es la primera mujer en alcanzar la presidencia del Centro de Navegación (Cennave), institución con la que ha tenido un estrecho vínculo desde sus comienzos en el sector, trabajando en el estudio del hoy fallecido Ariosto J. González, un referente de la actividad y quien fuera uno de los redactores de la ley de puertos de 1992, además de asesor externo del Cennave durante años.

En 2021 se cumplieron 10 años de trabajo ya dentro de la institución, donde se desempeñó como gerente ejecutiva antes de ser elegida para la presidencia.

En ese rol ya le ha tocado atravesar momentos complicados, signados por la pandemia y por diferentes desafíos de cara a la actividad portuaria del país. En momentos del 105° aniversario, Ageitos habló acerca de lo que ha significado estar en la presidencia del Cennave, pero también de los lineamientos que entiende la institución y que con firmeza defiende en pos del desarrollo de la actividad y el crecimiento del sector.

¿Cómo llega a la presidencia del Cennave y cómo toma esa responsabilidad?

Los socios reunidos en la última asamblea general decidieron que yo tomara la responsabilidad de la presidencia del centro. Hasta ese momento venía ejerciendo la Gerencia Ejecutiva, trabajando con una comisión directiva muy fuerte y muy comprometida. Desde la presidencia, la idea siempre fue seguir con la línea de trabajo estaba trazada, pero dón-



La actual presidente del Centro de Navegación, Mónica Ageitos, primera mujer en ocupar el cargo. D. BATTISTE

dole la impronta de los nuevos integrantes.

¿Cuál es el rol que cree que desempeña el Cennave inmerso en la realidad del país?

El Cennave es una cámara empresarial que ha sabido enfocarse en su tarea de defensora de sus asociados, pero siempre pensando en el bien general, en el bien mayor. Sus socios han sido protagonistas de la historia portuaria del país. Se trata de las empresas (agencias marítimas, operadores portuarios, terminales y depósitos) que trabajan, invierten y apuestan en nuestros puertos y que hacen realidad

el peso que tiene esta actividad en la economía del país. Tan protagonista ha sido el Cennave en la realidad nacional que, durante años, tuvo una silla en el directorio de la Administración Nacional de Puertos (ANP), lo que considero era muy beneficioso, ya que muchas veces falta el conocimiento y la experiencia del negocio en las decisiones que se toman. Nuestra cámara está compuesta por empresas que día a día trabajan, pero que también compiten entre sí y que demuestran desde cada mesa de trabajo, y sobre todo desde la directiva del Cennave, que piensan en el bien superior. Se trabaja en unidad

y en colaboración constante, dejando los temas particulares de lado para el crecimiento general. El Cennave cumple 105 años de un trabajo constante y responsable en un sector del que pocos conocen, pero que suele apasionar a los que se interesan. Por más que pase el tiempo, no deja de ser admirable cómo una semana después de la creación de la ANP, los privados entendieron que debían crear su propia cámara para fomentar la navegación y colaborar con las autoridades, como indica el acta de fundación del Cennave. Ese compromiso con el país sigue hasta hoy y se ve cada vez que el Cennave colabora

con las distintas autoridades, desde su visión política pero también operativa.

¿En qué están enfocados en esta etapa?

Este aniversario nos encuentra enfocados en la conectividad del país, con una directiva que trabaja en forma compacta y en la que cada uno colabora desde su visión y su experiencia para sacar adelante los distintos temas.

Se encontró en un escenario diferente debido a la pandemia de Covid 19, ¿Cómo ha sido el impacto y la adaptación a la misma?

La pandemia nos obligó a modificar algunos temas formales, pero seguimos trabajando de igual manera. La tecnología nos ha ayudado a mantener la calidad de los servicios y ha sido la primera pelea que tuvimos que dar. Hemos encontrado buena receptividad desde la administración para modificar algunos procedimientos que se hacían de forma presencial y estamos trabajando con algunas reparticiones del Estado para que esas soluciones provisionales se conviertan en definitivas; incluso iniciamos diálogo con la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII) para que colabore en esos temas.

¿Cómo es el relacionamiento con las autoridades nacionales?

Tenemos una gran interacción con el Poder Ejecutivo. En el relacionamiento con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por ejemplo, trabajamos de manera muy estrecha con el subsecretario, Juan José Olaizola. En tanto, con el actual ministro, José Luis Falero, también tuvimos ya algún contacto que nos ha dejado muy satisfechos, pues creo que manejamos algunas visiones similares. Por otra parte, tenemos constante interacción con las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores y con la ministra de Economía y Finanzas. Está claro

Más de un siglo de cara al mar

1987. Se instala la primera grúa pórtico especializada en el puerto de Montevideo a cargo de la Administración Nacional de Puertos. El manejo de contenedores fue un cambio de paradigma en la actividad en el mundo y el principal puerto del país iniciaba ese camino.



que existe una continuidad en la política del Cennave y que se mantiene el mismo horizonte. Estuvimos, estamos y vamos a estar en las grandes políticas portuarias y marítimas del país, así como en los detalles que hacen a esas grandes políticas.

¿Esto ha sido así independientemente de los gobiernos de turno?

Si en algo se ha destacado el accionar del Cennave es en la colaboración con todos los gobiernos, a lo largo de sus 105 años de existencia. Fuimos y somos sujeto de consulta, no solo del Poder Ejecutivo, sino que también tenemos, desde siempre, una correcta relación con los legisladores. Por otra parte, hemos acompañado a las distintas autoridades en visitas oficiales e, incluso, muchas de esas veces fuimos los que abrimos las puertas en el exterior. Asimismo, somos parte del Instituto Nacional de Logística (Inalog) en el que

frases

“Tan protagonista ha sido el Cennave en la realidad nacional que, durante años, tuvo una silla en el directorio de la Administración Nacional de Puertos (ANP), lo que considero era muy beneficioso, ya que muchas veces falta el conocimiento y la experiencia del negocio en las decisiones que se toman”.

Mónica Ageitos
Presidente del Centro de Navegación

trabajamos junto al Estado y a otras organizaciones empresariales. También formamos parte de la Confederación de Cámaras Empresariales desde su fundación y hoy estamos representados a través de su vicepresidente, Alejandro González.

¿Y en lo regional?

Esta actividad es eminentemente internacional y ese es un ámbito en el que el Cennave se siente muy cómodo. Tenemos muy buena relación con las cámaras hermanas de Paraguay y Argentina, pero también con nuestros pares de toda América a través de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (Cianam) y del mundo a través de la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes de Buques (Fonasba) y de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos (CIP-OEA). No debe-

mos olvidarnos que el Cennave fue un actor importante en el Tratado de la Hidrovía Paraguay-Paraná y hoy trabaja mucho con los privados de los países que lo integran, teniendo como objetivo el desarrollo del tránsito y el comercio. Estamos conectados con las distintas cámaras afines y también con todas las instituciones que tienen que ver con el quehacer marítimo, portuario, logístico y de comercio exterior en general, tanto en la región como en el mundo.

¿Cómo es la llegada al resto de la sociedad?

La relación del sector con la sociedad es algo que venimos trabajando y que nosotros resumimos en nuestra frase “Trabajando por un país de cara al mar”. Pero no es solo una frase, sino que es lo que han hecho las distintas comisiones directivas que han pasado por el Cennave y el compromiso de todas las empresas asociadas.

Comunicar la importancia del puerto, de la navegación, del comercio que se realiza por allí a cada rincón del país, es algo que entendemos importante. Y ese trabajo lo hemos plasmado a través de nuestras redes sociales y de distintas actividades, yendo incluso a las escuelas y liceos para explicar lo que es el sector en distintas ferias educativas. Buscamos entusiasmar a las nuevas generaciones para que apuesten a esta actividad que, como decía antes, apasiona a quienes se interesan. En ese sentido, hoy nos encontramos en lo que creo va a ser el sello más importante de este proceso que venimos transitando: el desarrollo de una Universidad Marítima y de un museo representativo de la actividad. La universidad es un gran sueño en el que ya estamos trabajando y que es un camino

Continúa en la página siguiente



JANDENUL.COM

DESIGN - BUILD - CONNECT

MONTEVIDEO - SANTIAGO

Jan De Nul Group da forma a agua y tierra. Por el mundo entero. De complejos servicios offshore, tanto en el sector de la energía fósil como en el de la energía renovable, pasando por grandes proyectos de dragado y de relleno en el borde del agua y la tierra, hasta todo tipo de construcciones civiles en tierra. Competencias e inversiones bien integradas conducen a soluciones creativas, sostenibles e innovadoras. Así Jan De Nul Group cumple los deseos de los clientes de hoy y de mañana. Así se enfrenta al futuro.

Más de un siglo de cara al mar

1992. Se aprueba la ley 16.246, conocida como ley de puertos, normativa que marcó la entrada del sector privado a la actividad y estableció un antes y un después en el desarrollo del sector. Esta ley reconocida como pilar de una política de Estado por todos los gobiernos sucesivos.



Viene de la página anterior

que emprendimos hace 20 años, con la creación de un instituto de capacitación que cuenta con una carrera terciaria, además de muchos cursos de formación de los recursos humanos del sector. Creemos que ha llegado el momento de dar un paso más y darle a la comunidad el rol que merece desde la capacitación. En lo que respecta al museo, se trata de un gran anhelo que desde hace años venimos trabajando y que se podrá hacer realidad gracias a una importante donación que hemos recibido.

También tienen acciones hacia la comunidad por fuera de los aspectos relacionados con la actividad.

Sí, realizamos tareas de colaboración con los más vulnerables. Hace más de 15 años que la mesa de agentes marítimos inició una campaña de beneficencia, que coincide con el aniversario del centro, y que luego fue internalizada por todas las mesas. Estos dos años hemos trabajado en forma especial, colaborando con asociaciones civiles y Centros CAIF de Ciudad Vieja, que ya nos conocen y recurren a nosotros constantemente.

En cuanto a la actividad concretamente, ¿qué temas preocupan en la actualidad?

Siempre hay una lista de temas en carpeta. Muchos de ellos son recurrentes y hay que ir avanzando permanentemente. Hoy podemos mencionar la ley de puertos, el reglamento de atraque, el dragado, la competitividad y las necesidades hacia el futuro. Un tema que siempre sirve como guía de esta actividad es la ley de puertos y el Cennave tiene el orgullo de haber sido protagonista en la redacción de la ley y sus decretos reglamentarios, habiendo colaborado directamente con la que ha sido la mayor política de Estado del sector.

Mencionó el reglamento de atraque...

El reglamento de atraque no se trata de cualquier acto administrativo; es el corazón que hace latir la actividad y su correcta aplicación es la que le da seguridad jurídica a cada uno de los que apuestan a nuestro puerto. Creo que últimamente no lo han entendido así quienes han asesorado al Poder Ejecutivo, porque para saberlo hace falta conocer el negocio. A mí me enseñaron que administración se escribe con minúscula y Administrado con



El Centro de Navegación es un actor articulador, tanto en el contexto nacional como regional

frases

“No creo que la competitividad de un país o cadena logística se reduzca pura y exclusivamente a bajar una tarifa. Tampoco se reduce al contenedor. Importan también las exportaciones a granel o carga suelta en buques especializados. Nuestros productos agrícolas, forestales o industriales son cadenas productivas que terminan en exportaciones. Por eso entiendo que hay que tener mucho sentido de responsabilidad cuando se presentan trabajos que pretenden regular a los privados”

Mónica Ageitos
Presidente del Centro de Navegación

mayúscula y considero que esa es la impronta del presidente de la República, Luis Lacalle Pou, y debería ser la del resto de las autoridades también. Fue una gran sorpresa para nosotros encontrarnos con el Reglamento de Atraque aprobado y publicado, porque tenemos una historia de colaboración con la ANP en cada modificación del reglamento.

¿Y en relación al dragado qué necesidades ven?

Son necesarias políticas claras de dragado. Necesariamente debemos poner foco no solo en la necesaria profundización, producto de la demanda de calado de las nuevas generaciones de buques, sino también en el correcto mantenimiento. Profundización sin mantenimiento es la nada misma. Es necesario entender que hoy el puerto de aguas profundas que necesita Uruguay es el de Montevideo, por lo menos hasta que la necesidad nos indique otra cosa. Y eso significa un canal de acceso a 14 metros y muelles correctamente dragados. Tenemos que tener una política de dragado permanente porque un correcto dragado hace a la competitividad.

Justamente también mencionó la competitividad como uno de los asuntos importantes en carpeta. ¿Sobre qué se está trabajando?

Este es un tema muy complejo. No creo que la competitividad de un país o cadena logística se reduzca pura y exclusivamente a bajar una tarifa. Tampoco se

reduce al contenedor. Importan también las exportaciones a granel o carga suelta en buques especializados. Nuestros productos agrícolas, forestales o industriales son cadenas productivas que terminan en exportaciones. Por eso entiendo que hay que tener mucho sentido de responsabilidad cuando se presentan trabajos que pretenden regular a los privados. A nuestro entender esto carece de una visión integral y realista del tema. Algunos estudios comparan nuestros puertos con otros que mueven tres, cuatro o seis veces más carga que el de Montevideo. Pero hay algo que entendemos aún más grave y es que se comparan sin considerar que sus planes de negocio son bien distintos. Parecería que, en algunas oportunidades, nos olvidamos que somos un puerto de transbordo y pretendemos condicionar a las navieras con nuestras importaciones y exportaciones. Hoy, por suerte, nuestros exportadores pagan fletes iguales o menores que exportadores de países grandes y eso es gracias a los transbordos, que generan la masa crítica para que los grandes barcos lleguen a Montevideo. Cuidemos la conectividad que es lo que nos da estos beneficios, cuidemos a las navieras. Conectividad es igual a competitividad. Y la competitividad no la da solo bajar la tarifa que cobra un privado, ya que hay costos ocultos, como el mal dragado de un muelle, la compra equivocada de defensas, que son

AUTORIDADES



COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente
Mónica Ageitos

Vicepresidente
Guillermo Del Cerro

Secretario
Rodolfo Laporta

Tesorero
Diego Paolillo

Vocal
Daniel Cardarello

Suplentes
Roberto González
Gabriela Elefteriu
Óscar Gómez

MESA DE AGENTES MARÍTIMOS Y FLUVIALES

Presidente
Alexis Ponce

Vocales
Winston Larrosa,
Juan Taborelli,
Martín Pérez,
Héctor García

Suplentes: Gabriel Panaras, Eduardo Lanaro, Fernando Franco, Daniel Verde, Gonzalo De Los Santos.

MESA DE OPERADORES PORTUARIOS

Presidente
Jorge Acuña.

Vocales
Julio Branda,
Carlos Muñoa,
Suplentes: Eduardo Cartelle, Diego Fynn, Joaquín Deambrosi.

MESA DE DEPÓSITOS Y TERMINALES

Presidente
Eduardo Fazzio.
Vocales: Carlos Fernández, Marcelo Mateo.
Suplentes: Diego Caimi, Álvaro Toledo, Eduardo Demarco.

Más de un siglo de cara al mar

2000. El Centro de Navegación inaugura el Instituto de capacitación, atendiendo una necesidad detectada por las empresas socias. Hoy el instituto cuenta con una carrera terciaria y sus cursos son reconocidos en el sector como formadores de recursos humanos de calidad.



ineficiencias, o pagar más caro un servicio de practicaje porque fue mal calculado por el Estado.

Y sobre el futuro, ¿qué se espera?

Desde el Cennave creemos que es importante contar con un Plan Maestro para todos los puertos del país. Pero que sea un plan que perdure más allá de cambios de gobierno y que tenga la necesaria participación público-privada. Es necesario que haya una planificación basada en la eficiencia y en el cuidado de los recursos económicos del país. Cuando un país decide sobre desarrollos o iniciativas sin un Plan Maestro está predispuesto a equivocarse. Y no estoy hablando de líneas generales o planes abstractos, sino de proyectos en los que se tomen en cuenta todos los sectores productivos, todos los modos de transporte y todas las vías fluviales y marítimas. Las empresas que forman el Cen-



Mónica Ageitos aseguró que las políticas portuarias requieren estudio y conocimiento de los temas. D. BATTISTE

nave apuestan a nuestro país y, como contrapartida, esperan seguridad jurídica, facilidades para operar y el respeto de las

autoridades con las que, por otra parte, están dispuestas a colaborar siempre. En ese sentido, seguiremos colaborando para el

desarrollo de nuestros puertos, pero es bueno que se entienda que las políticas portuarias son de largo plazo y que requieren

estudio y conocimiento de los temas. No podemos medir el éxito por el aumento de movimiento de un mes o de un año, porque alcanza con que algo cambie en la región para que eso se modifique. Debemos tener políticas de Estado y cuidar lo que ya hemos logrado, cuidar a quienes vienen a invertir en el país. Transformar a un puerto en hub solo se logra con la colaboración de las navieras y de las empresas portuarias. Debemos trabajar para que estas se sientan cómodas en el país. Es necesario potenciar los puertos del interior, pero con políticas claras. A veces vemos anuncios que se contradicen entre sí y eso es preocupante. El presidente Lacalle Pou, en el aniversario 103 del Cennave hizo especial hincapié en la importancia de los privados en las políticas de Estado y en la necesidad de estar cerca. Por nuestra parte, estaremos siempre a disposición para sumar.

MURCHISON

URUGUAY

Nos dedicamos a brindar servicios de logística integral. Realizamos operaciones portuarias; almacenaje de mercadería en régimen fiscal y nacional; logística automotriz; y otras soluciones vinculadas a las actividades portuarias y al comercio exterior.

Ofrecemos traslado y distribución de contenedores, mercadería general y vehículos. Contamos con dos Centros de Distribución y una Plataforma Automotriz para almacenaje de vehículos y carga rodante. Estamos estratégicamente ubicados y nos especializamos en el manejo de productos específicos.

Involucrados en la industria del país, saludamos especialmente a Cennave en su 105 aniversario de experiencia y trayectoria.

Los felicitamos por haber sido un agente de cambio en el progreso del sector.



Ser puertos de la región es el destino natural de los nuestros

La realidad de las cifras de carga y las inversiones concretadas alrededor del puerto son el mejor elogio para quienes redactaron y votaron la ley de puertos de 1992

Luis Alberto Lacalle Herrera
Expresidente de la República
(1990-1995)



Decir bahía, puerto, decir bahía, puerto, Montevideo es aludir a la más honda raíz de nuestra identidad nacional, llegar a la causa primera de la existencia del Uruguay como nación independiente. Por tener la bahía nos codiciaron dos imperios y luego los dos vecinos. Por haberse fundado Montevideo pudimos defender esa ventaja y, alrededor de ella, erigir una zona de prosperidad; es decir, de comercio, que fue la semilla de la diferenciación que logramos y que hoy mantenemos. Nunca se podrá insistir lo suficiente en cuanto a la importancia de la actividad portuaria de nuestro país, no solamente en la capital, sino en todos los puertos existentes y los que se puedan habilitar en el futuro.

Estamos en el inicio de la gran red fluvial que llega hasta Corumbá, es decir hasta el corazón del continente. Somos



El puerto de Montevideo, pilar del comercio exterior uruguayo y protagonista en la región. D. BATTISTE

la salida al océano del Paraguay y del oriente boliviano, lo cual representa, a la vez, una misión geopolítica y comercial de pri-

mera importancia. Por supuesto que esta misma condición nos coloca en situaciones de roces con Argentina, y ello es natural. La acción diplomática oriental requiere de habilidad y firmeza en el escenario platense, tanto en la acción de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) como en la de la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU).

Hablar del puerto de Montevideo y de todos los demás, que están sobre las costas atlánticas y fluviales, representa comentar la más grande reforma del Estado que se haya llevado a cabo, y que fue la ley de puertos que se aprobó en 1992.

Tal iniciativa fue anunciada antes de la elección de 1989 como parte de nuestro plan de gobierno, por lo que nadie pudo llamarse a asombro cuando, a los pocos meses de la iniciación del periodo, se presentara la correspondiente iniciativa. Cabe recordar que en un principio se trataba de una sola ley que abarcaba toda la actividad estatal en las áreas comerciales e industriales. Una buena iniciativa del entonces senador De Posadas hizo que lo relativo a los puertos se desglosara, para constituirse en un proyecto autónomo. Este fue finalmente aprobado por mayoría. La aprobación del mandato legislativo fue solo el primer paso, indispensable pero no suficiente para lograr lo que hoy conocemos como actividad portuaria.

Durante toda nuestra gestión tratamos de que las iniciativas estuvieran sólida-

mente basadas en la realidad y que se nutrieran de lo que se vivía en cada sector para que las modificaciones propuestas tuvieran una base sólida. Para ello no solo contamos con técnicos y expertos, sino con la colaboración de quienes día a día estaban inmersos en cada actividad y que eran los mejor ubicados para señalarnos los ámbitos necesarios. El contacto con los protagonistas diarios de la actividad dio una base de realidad al proyecto, algo que es indispensable cuando se legisla. Se puede redactar y aún aprobar una ley que, en el papel, luzca como perfecta, pero si la misma carece de sustento en lo concreto, no cumple sus cometidos.

Creemos que la oposición que se planteó desde un extremo del espectro político respondió más a una concepción ideológica antigua, y meramente teórica, que a una resistencia a un cambio que no era solamente necesario, sino urgente. Prueba de ello es que la reforma portuaria ha sobrevivido treinta años y a toda clase de gobiernos; en cierto sentido, se ha "plebiscitado" por el uso y el respeto a sus disposiciones.

El puerto "sucio", de demoras inexplicables, de paso cansino y de feriados largos, que lo hacían gravoso para los intereses del país, dio lugar a una acción portuaria ágil, sin pausas y con real aprovechamiento de las cualidades de nuestra bahía en Montevideo y demás puertos, como el de

TGU
Terminales Graneleras Uruguayas S.A.

105 AÑOS
TRABAJANDO POR EL
COMERCIO EXTERIOR

Felicidades al Centro de Navegación, a todos sus socios y colegas! Sigamos apoyando al desarrollo del Uruguay y la región.

Nueva Palmira. Un puerto no es más que el inicio o el fin de una travesía marítima o fluvial. Es a partir de la existencia del mismo que nace y prospera el transporte por agua. Hoy vemos las barcazas cargar en el litoral para transferir en el sur su carga a mayores embarcaciones. Sobre todo es este un flete apropiado para los grandes volúmenes como los granos o la madera. Si se rehabilitara la línea férrea de Paso de los Toros a Fray Bentos, se podría alimentar al mismo con carga llegada del propio corazón del país, aliviando la vía que va hasta el sur. No está lejano el día en que se habiliten esclusas en las represas del Río Negro para lograr otra vía transversal de transporte. Lo propio puede decirse del proyecto del actual gobierno de extender la hidro vía del alto Uruguay. En el este de nuestro país es preciso recordar otra "hidrovía", la de la Laguna Merín, y el río Cebollatí, que ofrecen salida y entrada barata para nuestro comercio con Brasil. Las obras en curso en esa región son otra puerta a la prosperidad.

En conclusión, el transporte por agua, el más barato de todos, no ha sido plenamente utilizado por nuestro país; más bien se había abandonado pues, 50 o 60 años antes, por el Plata y



Puerto de Nueva Palmira, segundo de Uruguay y otro polo de desarrollo local y regional

el Uruguay circulaban barcos de carga y de pasajeros, cumpliendo un vital servicio. Dos graves errores en materia de transporte ha cometido nuestro país en su historia reciente: abandonar el ferrocarril y desechar lo fluvial para su integración territorial. Esperamos que lo que se ha iniciado para revertir esa tendencia se continúe, en este gobierno y en los siguientes. Esta es tarea nacional por excelencia.

La ley que comentamos abrió el camino a realizaciones positivas. Una no menos importante fue el desmantelamiento de ANSE, o sea los servicios de estiba, mediante lista oficial. Una gran gestión del Dr Egozcue logró que ello se llevara a cabo sin ningún conflicto.

La puesta en marcha de la reforma portuaria tiene un nombre: Eduardo Álvarez Mazza. Sin la dedicación y la perseverancia de ese recordado ciudadano no se habría podido llegar a buen fin. Respondió a nuestro sentido de la urgencia y puso toda su capacidad en llevar a la realidad lo que la ley indicaba. Es el de este gran amigo un ejemplo de quienes, venidos de la actividad privada, ofrecen al Estado su capacidad

Continúa en la página siguiente

PRODUCIMOS FUTURO



Llegamos al puerto de Montevideo para conectar la producción con el mundo. Esto será posible gracias al trabajo de importantes actores que, como el CENNAVE, han sido fundamentales para la construcción de un puerto con historia y un gran futuro.

www.upm.uy

UPM **BIOFORE**
BEYOND FOSSILS 

Viene de la página anterior

y vocación de servicio que, si bien no es excepcional, debe ser más frecuente.

Hoy nadie puede negar que la reforma entonces planteada era necesaria. Creémos que la realidad de las cifras de carga y las inversiones concretadas alrededor del puerto son el mejor elogio para quienes redactaron y votaron la ley. No olvidemos que gran parte del volumen que llega a nuestras terminales tiene destino final en algún otro país. De manera similar recibimos carga para despachar de otros orígenes no nacionales. Ser puertos de la región es el destino natural de los nuestros. Toda esta perspectiva necesita un impulso que debe de ir más allá del interés de quienes están vinculados a la actividad, desde la agencias marítimas hasta los trabajadores. No estaría de más que en contacto con las autoridades de la enseñanza se incorporarán a los programas textos de difusión de esta actividad y su importancia. De la misma forma acercar a los agentes políticos, aún a los intendentes de los departamentos más lejanos. Las actividades permitidas en el área portuaria en materia de etiquetado, fraccionamiento, análisis fuera de nuestro ámbito fiscal, representan una importante ocupación de mano de obra.

Un ámbito portuario es algo más que una zona para carga o



El contenedor cambió la dinámica de las cargas y el crecimiento de los volúmenes han marcado la actividad

descarga.

Por supuesto que en esa red de actividades no hay que olvidar la de las construcciones navales. Entre nosotros contamos con capacidades de primer nivel en los astilleros públicos

y privados, cuyas capacidades técnicas se prueban con las unidades que están navegando.

Los puertos, los mares y los ríos son esenciales para el desarrollo económico. Nuestro país ha sido bendecido por cur-

sos de agua importantes y por su costa platense y atlántica. Mucho se ha logrado, pero no hay que bajar la guardia. Enfrentamos intereses portuarios vecinos que son muy poderosos y celosos de nuestras ventajas

frase

“Tratamos de que las iniciativas estuvieran sólidamente basadas en la realidad y que se nutrieran de lo que se vivía en cada sector para que las modificaciones propuestas tuvieran una base sólida. Para ello no solo contamos con técnicos y expertos, sino con la colaboración de quienes día a día estaban inmersos en cada actividad y que eran los mejor ubicados para señalarnos los ámbitos necesarios. El contacto con los protagonistas diarios de la actividad dio una base de realidad al proyecto, algo que es indispensable cuando se legisla”.

CONNECTING,
OCEANIC FLUVIAL & MEDITERRANEAN
MARKETS

PTP group
ARGENTINA | BRASIL | PARAGUAY | URUGUAY

Saludamos al
CENTRO DE NAVEGACIÓN
en su 105º aniversario

Compartimos el objeto fundamental de la Institución de “promover, en armonía con los más altos intereses nacionales, los sectores de actividad vinculados al transporte por agua, a la actividad portuaria y al comercio internacional”, y reafirmamos nuestro compromiso, trabajando por el desarrollo de la actividad de los pesqueros extranjeros en nuestro país.

CÁMARA DE AGENTES DE PESQUEROS EXTRANJEROS

comparativas.

El dragado es una actividad esencial. En la medida de que en esa política se sea audaz, se podrá estar al día con las enormes transformaciones de las embarcaciones de carga que llegan hoy a capacidades insospechadas pocos años antes. Se trata de no perder la punta en esa carrera, no temer a pensar en grande, alejar el conservadurismo y estar en contacto con el mundo real.

Lo multimodal es la tendencia universal. El contenedor que pasa del camión al vagón, de este a una barcaza para culminar el proceso en un enorme portacontenedores no es otra cosa que el "idioma" mundial del transporte. Puertos baratos y ágiles, conciencia nacional del destino marítimo de nuestra patria, deben ser causas nacionales, factores de coincidencia entre las distintas fuerzas políticas. Es difícil encontrar un tema que sea tan común denominador para todos los uruguayos. Quizás falte difundirlo más, pero que nos afecta a todos y en nuestra vida cotidiana, nadie puede discutirlo. Políticos y gremialistas, sindicalistas y trabajadores, debemos formar una fuerza dedicada a ello. Materia prima inmejorable para construir futuro mejor para todos.



La conectividad es crucial para el puerto de Montevideo y las condiciones de calado son fundamentales para atraer a los grandes barcos

MENSAJE

● "Quiero de una manera muy especial adherirme al aniversario del Centro de Navegación. Durante mi gestión a cargo del gobierno nacional dediqué

especial atención a los temas marítimos y fluviales, a los que siempre consideré de principal importancia para nuestro país. En esa materia, creo que la reforma

de la actividad portuaria fue un logro significativo. Es en su génesis, y en su puesta en marcha, que siempre estuvo colaborando el Cennave. Por ello mi felicitación

se basa en saber de esa honrosa participación. Además, el recuerdo para quienes ya no están y que aportaron lo suyo a este tipo de emprendimientos.

Celebrando
80 años juntos
CA FM

El Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay
saluda al
Centro de Navegación de Uruguay
por sus
105 AÑOS
de incansable impulso y apoyo a la navegación fluvial

Lugano 627 esq. 15 de Agosto
Telef: +595 21 440 731 / +595 21 497 121 / Asuncion Paraguay

www.cafym.org.py

De Posadas: “El cambio en el puerto era difícil de frenar”

Pese a la “resistencia brutal” que sabían que iba a tener la reforma, el exministro de Economía habló de las convicciones del gobierno nacionalista de entonces y de los escollos que se superaron

El año 1992 y la ley de puertos que se promulgó en ese momento significaron un punto de inflexión en la actividad portuaria y en el desarrollo del sector privado dentro de la misma.

En aquellos tiempos no fue fácil el cambio ni llegar con propuestas innovadoras. El gobierno nacionalista del presidente Luis Alberto Lacalle Herrera asumió con distintas iniciativas dentro de su programa y, al momento de llevarlas adelante, se encontró con varios escollos. Pero la ley de puertos se sobrepuso y en el camino varios fueron los protagonistas. Uno de ellos fue primero senador y luego ministro de Economía: Ignacio de Posadas, quien compartió algunas anécdotas con *Comercio Exterior & Transporte*.

“En los últimos meses de la campaña electoral del año 1989, cuando empezó a pintar que Lacalle Herrera podía ganar, el candidato nos encargó a dos o tres personas empezar a trabajar determinados temas. Él tenía una lista de reformas que debía hacer y de todo ese menú a mí me dio lo que después fue la ley de empresas públicas, la desmonopolización de seguros, la desmonopolización de alcoholes



Ignacio de Posadas fue uno de los protagonistas de la ley de puertos de 1992 en el Parlamento

y la ley de puertos. Con todo eso, después fuimos separando en ítems porque era imposible que el Parlamento pudiera digerir todos estos temas en bloque”, dijo De Posadas.

Siendo senador capitaneó la redacción de la ley aunque, según sus propias palabras, “de puertos no sabía nada”. Tuvo

que “arremangarse” y, entre otras cosas, fue a Chile porque allí “habían hecho una reforma muy a fondo, especialmente en lo que tenía que ver con los asuntos vinculados a la mano de obra portuaria”.

De Posadas aseguró que luego empezó a reunirse con personas que él entendía que lo podían

ayudar y es en ese momento que toma contacto con el Centro de Navegación (Cennave).

“El gerente era Ernesto Berro, quien me dio una mano muy importante. También fueron relevantes los aportes de algunos agentes marítimos de aquel momento; algunos que aún hoy están, como Pancho Mitrano, Alfredo Arocena o el doctor Egozcue, que en ese entonces era abogado de la Administración Nacional de Puertos (ANP). Con Alfredo Balmelli, de la ANP, también tuve reuniones muy productivas”, agregó el exjefe.

A través de estos contactos llegó al ingeniero Eduardo Álvarez Mazza, con quien trabajó “muchísimo” y quien luego fue presidente de ANP. Entre otras de las personas a las que De Posadas recuerda están Juan Figoli, “en ese momento de la Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE) que era algo que debía desaparecer”.

En ese sentido agregó: “Sabíamos que iba a tener una resistencia brutal pero, de cualquier manera, el cambio era difícil de frenar porque todos también sabíamos que la situación era muy mala y que todo ahí era un desastre”.

Tras estos contactos y el trabajo en conjunto se redactó el proyecto de ley que se presentó en el Senado y De Posadas fue el encargado de negociar la apro-

frase

“El sindicato portuario, que no entiende de preciosismos procesales, el día que empezó el debate de la ley de puertos colmó las barras y todos los alrededores del Palacio Legislativo. Diría que al que más insultaron fue a Batalla. Y así arrancaron las negociaciones”

Ignacio de Posadas

Exministro de Economía y Finanzas

bación en la cámara alta, lo que recuerda como algo muy difícil.

“En ese momento el panorama político era bastante complejo. El Partido Nacional tenía cuatro sectores; uno que lideraba el presidente de la República, otro (el vicepresidente) Gonzalo Aguirre, otro era el Movimiento Nacional de Rocha, difícil de convencer para estas cosas de corte neoliberal porque no eran de su gusto, y el cuarto era lo que quedaba de Por la Patria, liderado por Alberto Zumarán, con quien la negociación fue muy difícil”, dijo De Posadas recordando la interna de su propio partido.

El Partido Colorado también estaba dividido en cuatro. Un grupo que apoyó fue el de Jorge Pacheco Areco, que tenía dos senadores. De Posadas recuerda que “ese sector siempre ayudó y Juan Carlos Blanco trabajó siempre en estos temas”.

Por otra parte estaba Pablo Millor, “que al día siguiente de las elecciones se había separado del pachequismo y estaba parado de punta en todo”.

Sin embargo, para el exministro de Economía, dentro de los colorados “era genial” el sector de Jorge Batlle. “Si nosotros queríamos 10, Jorge quería 100, lo que daba mucho trabajo conciliar con el resto”, contó.

Para De Posadas, más complicado fue tratar con el Foro Batllista, de Julio María

DEPOSITOS MONTEVIDEO

SALUDA AL CENTRO DE NAVEGACION EN SU 105 ANIVERSARIO

Recinto Portuario – Puerto Libre de Montevideo
Tel.: (598) 2915 3070
Fax: (598) 2915 3040
www.depositosmontevideo.com.uy

ISO 9001 SGS
oec Uruguay
Certificado N° 13/2016

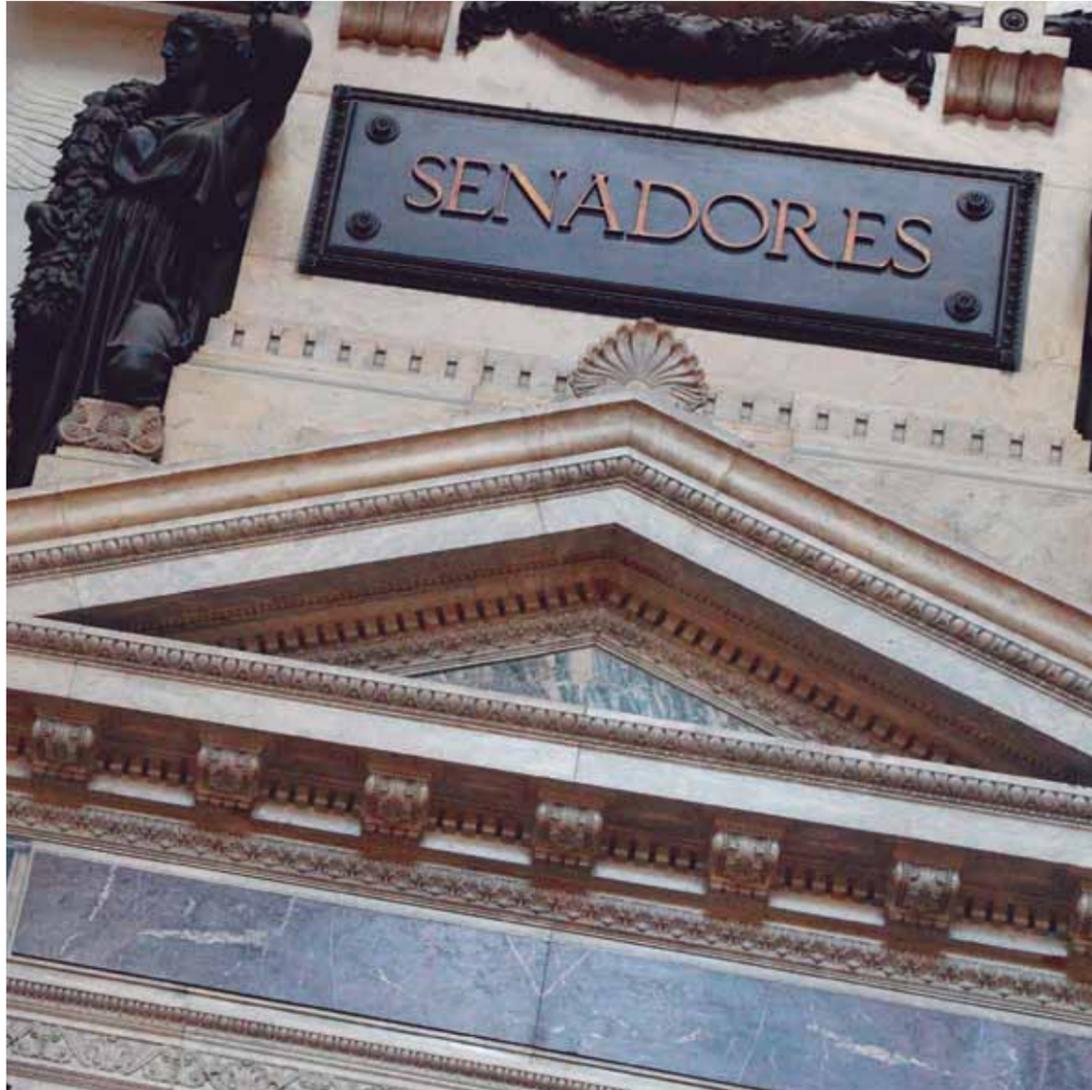
Sanguinetti, “que también era tremendamente difícil porque jugaba a la ley del offside permanentemente; es decir, a medida que uno avanzaba, se corría para adelante para dejarlo fuera de juego”.

En ese panorama diverso y de realidad política de otra época, De Posadas recordó el episodio de Hugo Batalla, que tenía su propio sector: “Tenía dos senadores y fue un grupo que no acompañó mucho. Por esas cosas raras que se dan en el Parlamento, terminó votando afirmativamente el proyecto en general y votó en contra todos los artículos”.

Por fuera del Parlamento la presión llegaba desde el sindicato, algo que De Posadas tiene presente muy claramente, en especial en las sesiones del Senado.

“El sindicato portuario, que no entiende de preciosismos procesales, el día que empezó el debate de la ley de puertos colmó las barras y todos los alrededores del Palacio Legislativo. Diría que al que más insultaron fue, justamente, a Batalla. Y así arrancaron las negociaciones”, aseguró uno de los protagonistas de la ley de puertos.

Fueron tiempos complicados y las negociaciones se hicieron difíciles. “El puerto tenía como actores a la ANP, a la Prefectura Nacional Naval, al sindicato de trabajadores portuarios, al sindicato de la Estiba, el Ministerio de Ganadería, el Ministerio de Economía, la Dirección Nacional



Las negociaciones en el Parlamento fueron fundamentales en medio de un clima de tensión

de Aduana y quizás se me escapa alguno. Lo que no se me escapa es que era muy difícil tratar de llegar a saber lo que pasaba, porque la culpa siempre estaba en el otro, dependiendo de quién era al

que se le preguntara”, recalcó De Posadas.

Asimismo, recordó que se estableció la figura del capitán de puerto, “que no dio mucho resultado” y muchos otros asuntos

que fueron de solución compleja.

“Más allá de la estiba, que todos sabían que era una mafia y que había que terminar con eso, había algún otro tema, como desmonopolizar los remolques

o el uso de las grúas, que luego, en el gobierno de Jorge Batlle, se permitió a través de la subasta de la terminal de contenedores”, expresó.

Después de aquellos días de tensión en el Senado, De Posadas llegó al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), en febrero de 1992. La ley había sido votada por el Senado y pasaba a Diputados.

“Recuerdo que, viniendo de una reunión con Lacalle en la residencia de Suárez y yendo hacia el Ministerio de Economía, pasé por el Palacio en el momento que se votaba la ley en Diputados y no había un alma en los alrededores; se votó en Diputados como si hubiera sido el nombre de una escuela”, señaló.

En el momento de la implementación de la ley no estuvo, pues ya estaba en el MEF con otros asuntos que no eran pocos ni menores. De todas maneras, quedó marcado como uno de los protagonistas de la ley que se convirtió en política de Estados y que, pese a los avatares y a la oposición del momento, todos reconocen como la ley que propició el gran cambio en materia portuaria.

“Yo quedé, digamos, emocionalmente muy unido al Centro de Navegación y soy amigo de quienes lo integran. Todos los años me invitan a participar de sus actividades y, de verdad, tengo un recuerdo muy grato de su buena disposición. Tengo un reconocimiento y un agradecimiento grande y también afecto para ellos”, manifestó De Posadas.

CONFÍE EN UN LÍDER DEL MERCADO.

Desde 1970, MSC ha crecido hasta convertirse en una compañía líder en el transporte de contenedores así como un socio fiable para empresas de todo el mundo. Nuestra red de transporte terrestre, ferroviario y marítimo nos permite ofrecer servicios puerta a puerta sostenibles y fiables a nivel mundial. Los equipos locales de MSC se aseguran de que, sea cual sea su carga, siempre esté en buenas manos.

msc.com/ury

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

Más de un siglo const

Desde 1916 el Centro de Navegación es referente del sector marítimo-portuario, siempre con una mirada i



All-time excellence
Ecological protection
Refined technology

YANG MING
陽明海運股份有限公司
www.yangming.com

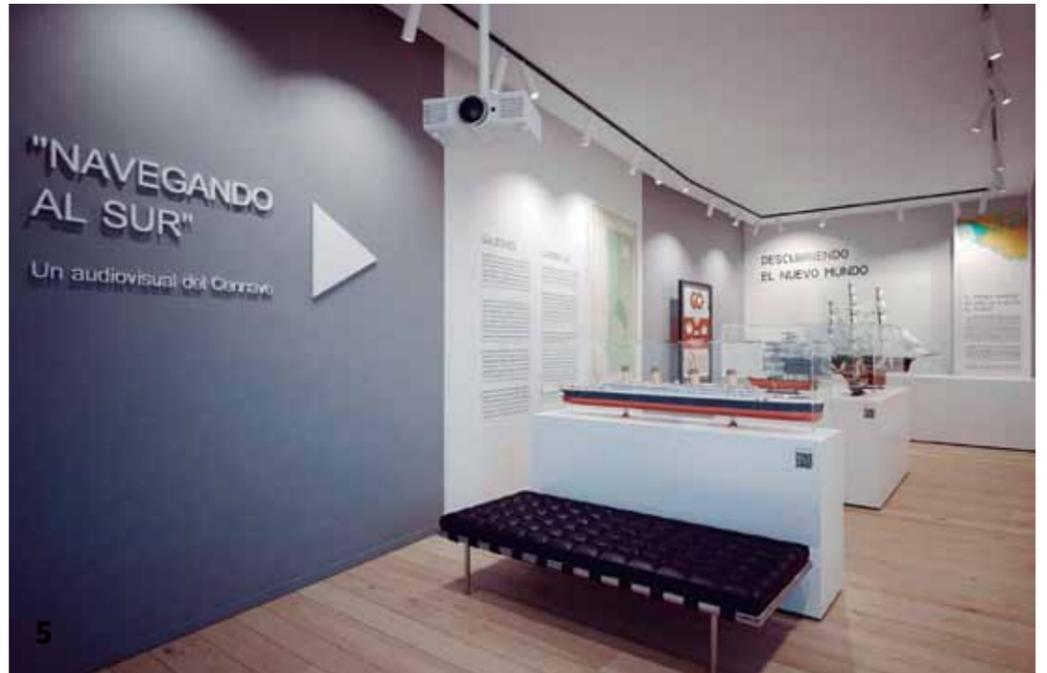
REPREMAR
SHIPPING

Agente General en Uruguay
Misiones 1372 1er Piso
2916 1336
yangming@repremar.com
www.repremar.com

陽明海運承載您每一天的美好
Yang Ming delivers GOOD for life

Construyendo el futuro

Innovadora, defendiendo la actividad, a sus empresas socias y al comercio exterior del país



1. Carnés de identificación de los trabajadores portuarios de las primeras décadas del siglo pasado. 2. Fachada de la sede en Circunvalación Durango del Centro de Navegación en 1983. 3. Obra de reforma realizada entre 2017 y 2018. 4. Fachada actual de la sede. 5. Maqueta del futuro museo marítimo proyectado por Scavino & Scavino Arquitectos.

Logística integral que conecta Uruguay con el mundo.

Somos experiencia, equipo y conocimiento.

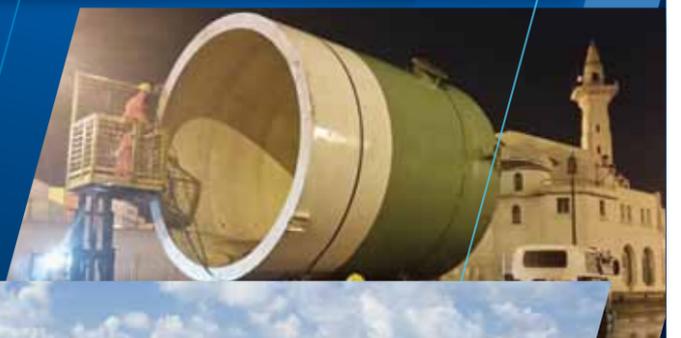
Desde 1892 a través de Christophersen, contribuimos a la integración de Uruguay con el mundo.

Hoy CHR Group es un grupo empresarial integrado por más de 15 empresas que desarrolla soluciones con el objetivo de responder a las necesidades del comercio internacional y acompañar el desarrollo del país.

Tenemos la experiencia, el equipo y la estructura para atender todos los eslabones de la cadena logística internacional y potenciar el movimiento de la industria.

www.chrgroup.com.uy

CHR
GROUP
Experiencia en acción



“Nosotros creíamos en la idea y llegamos con un plan”

Myra Tebot fue un pilar en la Administración Nacional de Puertos y le puso el hombro a la implementación de la ley de puertos, reforma que permitió el desarrollo a través de los privados



Myra Tebot contó sus anécdotas a Comercio Exterior & Transporte

UNIVERSAL SHIPPING AGENCY URUGUAY

Universal Shipping Agency celebra el 105 aniversario del Centro de Navegación, agradeciendo la permanente dedicación y contribución al desarrollo de los puertos uruguayos y de toda la actividad marítimo-portuaria del país.

Se abrió camino en un mundo que era exclusivamente de los hombres. Pero como estaba segura de lo que quería y tenía claro que el objetivo de hacer un cambio radical en la actividad portuaria era el camino correcto, no hubo obstáculo que le impidiera cumplir con una tarea que hoy es reconocida.

Myra Tebot fue directora por la oposición (Partido Colorado) de la Administración Nacional de Puertos entre 1990 y 1994, durante la gestión de Eduardo Álvarez Mazza y el mandato del presidente de la República, Luis Alberto Lacalle Herrera. Se constituyó en un personaje fuerte a la hora de las decisiones y un apoyo constante de toda la gestión y, fundamentalmente, de la implementación de la ley de puertos.

Tebot contó a *Comercio Exterior & Transporte* cómo fueron aquellos años y la importancia de estar convencida de que el puerto necesitaba una reforma profunda.

¿Cuál fue el antecedente que culminó con su llegada a la ANP?

Yo estuve en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) entre 1985 y 1989 y en ese lapso hicimos un proyecto para la modificación del sistema portuario, sobre todo en la parte

de gestión del puerto de Montevideo y mucho tenía que ver con lo que fue después la ley de puertos. Esto suponía un cambio grandísimo y, la verdad que fue el proyecto que luego se implementó.

¿Cuántos directores había en la ANP cuando usted llegó?

Éramos cinco, el presidente Eduardo Álvarez Mazza, el vicepresidente Álvaro Musso, Juan José Martínez como tercer miembro y, por la oposición, mi correligionario Carlos Curbelo Tammaro y yo.

¿Cómo fue su llegada al puerto porque no era común que una mujer ocupara un cargo de estos?

Fue totalmente revulsivo. Yo fui la primera mujer directora en la ANP de la historia, por lo cual era revulsivo en un ambiente absolutamente masculino. Por lo tanto, era vista con desprecio, no por mis compañeros de directorio, pero sí por el resto y en general. Los comentarios como “¿qué hace esta acá?”, o “no es de este ambiente”, “no sabe nada” estaban a la orden del día. Pero tengo la tranquilidad de que cuando me fui, había otro respeto que no estaba cuando entré. Yo sufrí pintadas en mi casa que decían “anda a lavar los platos”; sin embargo, me puse como meta, desde mi punto de

vista de lo que quería dejar como mujer, que quien me siguiera fuera otra mujer. Me hubiera gustado que hoy estuviera Álvarez Mazza vivo, porque yo siempre decía que tenía la idea de una administración del papá y la mamá. No se hablaba en ese momento de paritarias de género, pero lo cierto es que en el puerto en esa época logramos paritaria. Nosotros teníamos a la contadora general, Marta Castelli y al gerente general Alfredo Balmelli. Entonces, teníamos que desarrollar la teoría del papá y la mamá, porque era la forma de entrar. Después, cuando me fui de la ANP, me sucedió como directora María Laura Rey; así que en mi lugar quedó otra mujer. Esto era lo que sentía como para abrir el camino, para que el puerto fuera un lugar en el que pudieran estar las mujeres.

Siendo cinco en el directorio, lo que quedaba claro era que el dúo eran usted y Álvarez Mazza. ¿Se vivía así?

Sí. Quizás porque con Álvarez Mazza trabajamos muy bien. Desde el primer momento le dije: "si bien estoy en el directorio por la oposición, vengo acá a instrumentar un proyecto en el que usted y yo creemos; así que



El directorio de la ANP tuvo por primera vez a una mujer cuando asumió Myra Tebot en 1990

frase

“Yo sufrí pintadas en mi casa que decían “anda a lavar los platos”; sin embargo, me puse como meta, desde mi punto de vista de lo que quería dejar como mujer, que quien me siguiera fuera otra mujer. Me hubiera gustado que hoy estuviera Álvarez Mazza vivo, porque yo siempre decía que tenía la idea de una administración del papá y la mamá. No se hablaba en ese momento de paritarias de género, pero lo cierto es que en el puerto en esa época logramos paritaria”.

Myra Tebot

Exdirectora de la Administración Nacional de Puertos

Continúa en la página siguiente

ASAMAR
ASOCIACIÓN DE AGENTES MARÍTIMOS DEL PARAGUAY

La Asociación de Agentes Marítimos del Paraguay *aprovecha este espacio para felicitar a todo el plantel del CENTRO DE NAVEGACIÓN por su aniversario, el cual ha ejercido una gloriosa labor por más de 105 años. Les deseamos que continúen con su constancia, esfuerzo, dedicación y éxitos.*

¡Felicitaciones por su aniversario!

105th ANNIVERSARY YEARS

Centro de Navegación

Tel.: +595 21 222 621 | asamar@asamar.org.py
Teniente Ruiz 821 e/Washington y Padre Cardozo
Asunción - Paraguay

Viene de la página anterior

usted cuídese de que yo no vaya adelante suyo. Si usted sigue el plan que tenemos, voy a estar apoyándolo". Y la verdad que funcionó muy bien. Tuvimos una relación maravillosa y yo lo apoyé en todo. Nosotros creíamos en la idea y llegamos con un plan. En ese proyecto también trabajó mucho el ingeniero Antonio Marinetto, un experto en puertos al que contratamos por el año 1986 o 1987. Pero este plan también había sido trabajado con Alejandro Atchugarry desde la subsecretaría de MTOP y era algo que tenía mucho fundamento.

¿Cómo fue la relación con los privados cuando aplicaron la reforma? ¿Hubo consultas?

Cuando llegamos al puerto la ley de puertos era un hecho. Llegamos, fundamentalmente, para implementar esa reforma, que era, por sobre todo, tratar de llevar los principios de la reforma portuaria al sector privado. Si uno mira el puerto de los últimos 30 años, y piensa a qué obedece todo el desarrollo que se logró, ve que es por la inversión fundamental que ha hecho el sector privado. Si ve, además, la inversión en capacitación y las mejoras en la logística, por ejemplo, todo tiene que ver con el sector privado. En este sentido creo que es el que tenía que hacerlo. La ley de puertos permitió abrirle la puerta a ese sector por-



Para Myra Tebot, la ley de puertos fue fundamental porque la entrada de los privados permitió el desarrollo portuario que hoy tiene Uruguay

que la situación de antes estaba perimida y tenía que ver con una actividad fundamental del Estado, que era promover las actividades pensando que debían desarrollarse desde lo público. Pero el mundo cambió, la acti-

vidad estaba suficientemente desarrollada como para que los privados pudieran asumir las actividades que debían.

¿Piensa que esto que se desarrolló fue un hito?

Absolutamente. Fue un hito, sí, que permitió el desarrollo que el puerto tiene hoy. Si nosotros pensamos el volumen de inversión que ha hecho el sector privado en los puertos, que ha llevado a tener la transformación que hoy tiene, nos damos cuenta de que sin este sector hubiera sido muy difícil haberlo logrado. El sector público siempre tiene limitaciones en cuanto a la cantidad de inversión. Además, vivimos en un país que no tiene enormes posibilidades de inversión, ya que la caja de Uruguay no es la de Alemania, ni la de EEUU, y la actividad portuaria requiere de grandes inversiones. Lo que sí debe mantener el Estado es el sistema de regulaciones, que le permita al país lograr los objetivos que tiene marcados.

¿Cómo ve ese rol en la actualidad?

Veo que hoy estamos muy en la discusión de la competencia mirada para adentro, creo que el Estado, como tal, debe levantar un poco la mira y pensar que la competencia del puerto de Montevideo es Buenos Aires, por ejemplo. Creo que ahí es donde hay que focalizar porque, además, estamos en un momento muy complejo.

¿Cómo fue el funcionamiento de un tándem conformado por dos personas de distintos partidos políticos? ¿En dónde estuvo el secreto del éxito de la gestión?

Primero, Álvarez Mazza fue una persona que venía de la actividad privada. Si bien políticamente respondía al Partido Nacional, era un hombre de la actividad más que de la política

de la actividad pública. En lo que me corresponde a mí, venía del MTOP y llevaba una idea, un proyecto. Si bien yo estaba en política, y no reniego para nada de eso, siempre me orienté más al punto de vista técnico que al político electoral. Nosotros nunca le dimos un sesgo político electoral al proceso del puerto. Política portuaria hicimos todo el tiempo, pero esa cosa de buscar el rédito electoral para nosotros o estar preocupados por nombrar gente o cosas así, no. Nunca fue nuestra forma de pensar y esa era una coincidencia. Sabíamos que si pasábamos a la historia no iba a ser por emplear a tres personas más o tres menos, o darle alguna ventaja a alguien, sino porque realmente pudiéramos transformar el puerto. En todo caso, si alcanzábamos esa aspiración, nuestros referentes eran los que iban a trascender. Esta fue la mentalidad y creo que en el directorio de una empresa pública, uno debe sentir que está al frente de una empresa y que su éxito, y el de quienes lo ponen ahí, es que a esa empresa pública le vaya bien y funcione lo mejor posible. Ese fue el objetivo.

¿Qué siente cuando pasaron tantos años y recién ahora hay una mujer en el directorio de ANP?

A veces se habla mucho y se hace poco. Debo reconocer que el puerto todavía no es un tema que concite la atención de muchas mujeres y también es cierto que, a veces, se designan personas que no vienen de esa actividad. En mi caso, cuando Jorge Batlle me dijo de ir al Sodre, me negué. Y cuando me



Un verdadero

ECOSISTEMA

Logístico

capaz de ofrecer las más variadas combinaciones de servicios adaptables a los requerimientos de todos nuestros clientes.







HEAD OFFICE: Calle Guatemala S/Nº, Puerto Libre de Montevideo, Uruguay.
CP: 11800 - Tel: +598 2924 4525 - Email: ras@gruporas.com

in f / gruporas.com

frase

“Cuando Jorge Batlle me dijo de ir al Sodre, me negué. Y cuando me preguntó a dónde quería ir le respondí que al puerto. Él se sorprendió y era un hombre con una cabeza súper amplia. Pero después de haber estado trabajando tanto, yo sabía que en ese lugar podía hacer cosas y cambios”

Myra Tebot

Exdirectora de la Administración Nacional de Puertos



C. DOS SANTOS

Myra Tebot, el convencimiento la llevó a hacer una tarea comprometida en defensa de los intereses del país

preguntó a dónde quería ir le respondí que al puerto. Él se sorprendió y era un hombre con una cabeza súper amplia. Pero después de haber estado trabajando tanto, yo sabía que en ese lugar podía hacer cosas y cambios.

¿Qué imagen tiene del Centro de Navegación?

La mejor. En primer lugar es una institución que le abrió mucho la puerta a las mujeres. Y es importante en un momento en donde las cabezas estaban cerradas con respecto a esto. Pero hay otra cosa que es fundamental, que hicieron desde aquel momento, y tiene que ver con los temas de capacitación y de profesionalizar las actividades. Cuando nosotros entramos había mucha buena voluntad, pero había carencias importantes en lo que respecta a capacitación. Fue muy importante el rol del Cennave en esto. Más allá de las inversiones fabulosas, creo que esto es un diferencial, porque no siempre los grupos empresariales se preocupan tanto de este tema y de la gestión. Fue un acierto darse cuenta de que sin una evolución de la parte de capacitación, no se podía seguir. Incluso dentro de las empresas, que también tuvieron que aprender a no vivir bajo el paraguas del Estado.

OPERADOR LOGÍSTICO PORTUARIO

NOBLEZA NAVIERA S.A.
 ARMADORES MARÍTIMOS

OPERAMOS EN TODOS LOS PUERTOS DEL PAÍS

SERVICIO INTEGRAL

Avda. Gral Rondeau 2340
 Montevideo - Uruguay
 Tel.: +598 2924 3769
 Fax: +598 2924 3769 int 21
 E-mail: nobleza@deambrosi.com.uy

NOBLEZA NAVIERA S.A.
 ARMADORES MARÍTIMOS

DESCARGA FERTILIZANTES

BIG BAGS

CARGA GRANOS

CARGA PALETIZADA

Los cambios que llegaron en la antesala del nuevo milenio

Américo Deambrosi presidió el Centro de Navegación entre 1996 y 2000, años que fueron claves en la transición hacia el puerto que se conoce en la actualidad, tras la ley de 1992

Primeros años de vigencia de la ley de puertos de 1992, la actividad se estaba acostumbrando a los cambios, las empresas privadas empezaban a tomar protagonismo y el Centro de Navegación (Cennave) era parte fundamental de esa transición.

De cara al fin del milenio pasado, en 1996 toma la presidencia del Cennave un referente como Américo Deambrosi, que permaneció en el cargo hasta 2000. En aquel entonces se estaban gestando algunos paradigmas que luego servirían de sostén, tanto de la actividad como del nuevo rol de la institución que, cómo cámara reunía a la mayoría de los actores privados del puerto. Así lo recuerda Deambrosi, que repasó ese tiempo y contó algunas anécdotas en diálogo con *Comercio Exterior & Transporte*.

¿Cuáles eran los temas que los ocupaban al momento de tu presidencia?

Internamente encontramos que el Centro no estaba actualizado en materia de tecnología y se informatizó todo lo que se pudo. Para la comunicación entre los socios, con la Aduana y con el puerto se usó toda la tecnología que había en ese momento disponible. Este paso también fue útil para lo que después fue el instituto de capacitación, que en ese entonces se estaba implementando y que hoy se ha transformado en una herramienta fundamental.

¿Esa necesidad que detectó el sector se tradujo en la creación de la carrera terciaria de Técnico en Comercio y Transporte Internacional?

Si, fue un sueño y pudimos ver que se concretara. En un momento en que la capacitación era deficitaria, algo que hoy también sucede en



Américo Deambrosi recordó algunos hechos de su presidencia

términos generales, consideramos muy importante que el Centro fuera protagonista en la formación de la gente para los propios socios, pero también para los que no eran socios. Muchas empresas funcionan hoy con gente que se formó en el propio Centro. Además, este sector es muy específico, en su terminología, en su inglés y en todo lo que es la tecnología del transporte marítimo, por ejemplo. Todos los empresarios del ambiente, entre los cuales me incluyo, fuimos autodidactas; entonces, si estaba la oportunidad de darle la oportunidad de que otro aprenda, entre los 16 y los 22 años, lo que a nosotros nos llevó una vida, había que facilitar el camino para aprovecharla y favorecer al sector.

En este periodo se dio la entrada de los privados al puerto. ¿Cómo se vivió? ¿Cuál fue la realidad diaria?

Los privados siempre estuvimos, lo que pasaba es que hasta ese momento no éramos protagonistas de la parte ejecutiva. Esto lo manejaba la Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE) y de forma política, pero política en el

mal sentido. La gran evolución que permitió la ley de puertos de 1992 fue esa, la de darle a los privados la autoridad y responsabilidad de toda la operativa.

¿Cómo fue la relación con la autoridad de la Administración Nacional de Puertos (ANP) y con el Poder Ejecutivo?

En ese momento en la ANP estaba Eduardo Álvarez Mazza, que fue un protagonista fundamental. Fueron momentos muy duros, porque había conflictos puntualmente con los gremios, que paraban el puerto por días, Pero al final pudimos llevar el proyecto adelante, aportando y apoyando siempre el desarrollo de la ley. Hay una anécdota que nunca la conté: El gobierno había destinado equis cantidad de millones de dólares para indemnizar a todos los estibadores, pero no se llegaba a cubrir lo que se necesitaba porque, dados los montos que se manejaban para cada trabajador, todos se querían ir. Sacar la estiba tal como estaba era fundamental en la reforma portuaria y esto producía tensión con los trabajadores; pero con los

premios por retiro, que eran de entre US\$ 15 mil y US\$ 20 mil por trabajador, comenzaron a renunciar todos. Entonces, el dinero no alcanzaba y allí el Centro salió de garantía ante el Banco República y algún otro banco más, para tener ese dinero y dejar conformes a todos. Después, el Estado tenía que retornar este dinero a los bancos y para eso usó un impuesto sobre el movimiento portuario. Era muy bajo en aquel momento, pero el compromiso fue de que, cuando se llegara a esa cifra, de dos o tres millones de dólares, ese impuesto cesaba.

¿Cómo se llama este impuesto?

Si no me falla la memoria creo que es el Fondo de Compensación Jubilatoria. Es una anécdota que refleja cómo se buscaron soluciones y el compromiso de los privados con esto. Se trabajó en conjunto con la autoridad buscando soluciones.

¿Y parte de estos trabajadores indemnizados fueron tomados por empresas privadas?

Claro que sí, muchos de ellos. Porque eran los protagonistas de la operación, nadie sabía más que ellos de este tema. Debieron aprender cómo se trabajaba en una empresa privada, y eso fue duro, pero se hizo. Cuando se pudo tomar el control de las operaciones empezó el cambio fundamental del puerto. La reforma del (entonces) presidente (Luis Alberto) Lacalle Herrera fue la que sentó las bases para que esto ocurriera y pudiera concretarse.

¿Recuerda cuáles fueron las primeras empresas en entrar?

Salió una disposición, un poco discutible, que decía que las agencias marítimas no podían ser operadores portuarios. Entonces, las empresas formábamos otras empresas para registrarnos como

operadores. Hay agentes marítimos que todavía recuerdan como malo esto, porque fue un poco inútil, ya que eran las mismas empresas, asociadas o no, y no había cambios que justificaran esto. Pero se ajustó. Incluso se comenzaron a formar empresas operadoras que, generalmente, eran asociaciones de varias agencias marítimas. Es el caso de Montecon, que antes fue Cargas y Servicios, en donde se juntaron varias empresas para formar un gran operador. Hoy son otras las historias.

¿Cuál es el puerto que te gustaría tener?

No está muy lejos de lo que hay. Me gustaría una administración de puerto más chica y un puerto menos caro que el actual, en el que se pueda potenciar el transporte por agua.

¿Qué opina del rol del Cennave hoy?

El Cennave ha tenido el protagonismo en todos los momentos. En la ley de puertos, por ejemplo, fue casi una mano derecha del gobierno y siento que eso hoy se ha perdido un poco. Hoy el Centro no ha sido consultado en todos los temas tan candentes y fundamentales para la actividad y también para el país.

¿Le sorprende esa dinámica?

Si. Yo me enteré por El Observador de algunas cosas y pensé que esta administración le iba a dar bolilla al sector privado. Pero la verdad es que las cosas se hicieron un poco en soledad. Respeto las decisiones que tomó el gobierno y tendrá sus razones, pero me hubiera gustado que el sector privado tuviera la participación que, por historia y mérito, estimo que se merece. El Centro debió ser escuchado como protagonista del sector, porque su voz es respetada en todos los ámbitos.

SOLUCIONES INTEGRALES

Desde su llegada a Uruguay, MEDLOG apostó al mercado local como operador de la cadena de suministro y logística integral, invirtiendo en infraestructura, tecnología y capacitación. Sus soluciones de transporte multimodal así como servicios de almacenamiento son escalables y pueden satisfacer las necesidades de cualquier tipo de negocio.

Para más información, no dude en contactarse con su oficina más cercana de MEDLOG.
(+598) 2 312 5607 | URY-info@medlog.com
medlog.uy

MEDLOG
Transport & Logistics

El inicio del relacionamiento con cámaras empresariales

La presidencia de Robin Cooper, entre 2006 y 2008 dio el puntapié inicial a lo que hoy puede verse cristalizado en la Confederación de Cámaras y en el trabajo del Cennave junto a otros privados

Según recuerda, durante su presidencia del Centro de Navegación (Cennave) no había tantos asuntos "punzantes" como en la actualidad; sin embargo, entre 2006 y 2008, el mandato de Robin Cooper fue momento de siembra y génesis de algunos asuntos que hoy se ven cristalizados.

En diálogo con *Comercio Exterior & Transporte*, Cooper hizo referencia a esos asuntos y a problemas que se atraviesan hoy día en el sector.

¿Qué recuerda como asuntos importantes durante su presidencia?

Creo que en ese momento, una de las cosas importantes desde el punto de vista gremial fue que se comenzaron a relacionar las distintas cámaras de todas las empresas del país. Éramos como 20 o 30 cámaras reunidas y yo consideré muy importante participar. Los presidentes de la cámaras nos empezamos a conocer más, a intercambiar ideas y a formar un frente común empresarial ante las autoridades.

¿Eso puede considerarse la génesis de lo que hoy se conoce como la Confederación de Cámaras Empresariales?

Entiendo que sí. Ahí es donde empezó.

El decreto de ocupaciones y la ley de tercerizaciones fueron dos temas de ese momento y de gran debate. ¿Cómo definiría aquellas instancias?

Quizás en el inicio de estos encuentros estaba esa inquietud en cámaras importantes. La Cámara de Comercio y Servicios, la Unión de Exportadores y la Cámara de la Construcción tenían esas preocupaciones



Robin Cooper, un presidente que abrió el contacto con otras cámaras empresariales

y ahí empezamos a juntarnos todas las cámaras de distintas áreas en un ámbito común. Era un buen momento para unir a todas las empresas del país, conocernos y entender qué hacíamos cada uno de nosotros.

Otro asunto fue la llegada a los puertos del interior y, en su período, fundamentalmente a Nueva Palmira. ¿Cómo fue ese cambio de visión?

En esa época, el Cennave estaba más centrado en el puerto de Montevideo y pensamos que los puertos del litoral merecían la atención de parte de la directiva. En ese momento se inició una tendencia y entiendo que hoy se sigue dando.

El Código Aduanero del Mercosur también ocupó al sector, en especial en lo que tuvo que ver con el blindaje de los puertos libres. ¿Cómo se realizó ese trabajo?

Yo no soy un experto en código aduanero y dejé ese tema para otras personas de la institución. Justamente, en este tipo de cosas, hablamos con el director de Aduana y también con el ministro de Economía, y hubo consenso en que la figura de puertos libres, tan importante para Uruguay, era intocable. Las autoridades del momento nos garantizaron que iban a seguir existiendo, cosa que se confirmó a través del tiempo.

¿Cómo era el vínculo con la autoridad en su presidencia?

Realmente era muy fluida y buena, especialmente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y desde ahí para abajo. Recuerdo que el titular del MTO de ese momento, Víctor Rossi, tenía mi teléfono celular y yo recibí llamadas directas de él por algún

tema puntual. Obviamente que también teníamos excelentes reuniones con el MTO y con la Administración Nacional de Puertos (ANP). El Centro de Navegación ha tenido, siempre, una excelente relación con las autoridades directas del sector y, lamentablemente, creo que en el último año y medio eso no ha sido tan así. Ha habido un cambio y al Centro se le ha apartado de ciertas decisiones o de cierta información y me parece que esto no ha sido bueno para el sector. Espero que se pueda volver a la normalidad, básicamente porque sabemos que en esta actividad es importante que estemos todos alineados. Esto no quiere decir que hoy no haya reuniones entre las autoridades y el Centro, pero algún cambio de relación ha habido que es distinta a las pasadas administraciones de gobierno.

Eso ha sido algo frustrante para el Cennave y, dicho por la actual directiva, la autoridad manifestó que se tenían todas las respuestas a sus preguntas, pero no se las dieron. ¿Se refiere a esa situación?

Sí. Por ejemplo sobre el reglamento de atraque del puerto de Montevideo. Ese es el punto álgido de hoy día con la ANP y el Poder Ejecutivo. Con respecto a este tema puntual, las respuestas a los problemas que genera el reglamento no han llegado aún de parte de la ANP.

¿Siente que el reglamento hubiera sido mejor si se hubiera consultado al Cennave y se hubiese evitado reformarlo como se está anunciando?

Creo que el reglamento en vigencia, que no se cumple, se supone que será modificado por un decreto nuevo. Que yo sepa todavía no existe esto último. No hubo conversaciones al respecto con el Cennave y las consecuencias y los problemas que genera este decreto están bien a la vista. Quizás, sabiendo de antemano esto, se hubiera podido avisar de las consecuencias que no son tan solucionables como se cree. Siempre es mejor mantener un diálogo. Hay que atajar los problemas antes de que sucedan porque después es mucho más difícil.

¿Por qué piensa que no se le consultó al Cennave?

La verdad no sé. Hoy creo que se tiene la voluntad por parte del Centro de informar los problemas que genera este reglamento y el peligro de que se colapse como consecuencia de este reglamento. Hay una verdadera preocupación y queremos que esto se comprenda al más alto nivel.



EVERGREEN LINE

OFRECEMOS SERVICIOS SEMANALES
DESDE Y HACIA LEJANO ORIENTE

Rincón 500, Nivel 5
Tel: +598 29170102
Fax: +598 29170104
umrbiz@unimarine.com.uy
www.unimarine.com.uy

Unimarine
Uruguay

“Al Cennave le queda muy bien el traje de articulador”

Alejandro González presidió el Centro de Navegación entre 2014 y 2020, tiempos en los que se atravesaron asuntos polémicos y que precisaron una defensa importante de la actividad del sector

Inicó su presidencia en el Centro de Navegación (Cennave) en mayo de 2014 pero, tras ser reelecto en dos oportunidades, en mayo de 2020 se pospuso el acto electoral debido a la pandemia de Covid 19. Así es que el mandato de Alejandro González se extendió hasta el 30 de noviembre.

Su periodo tuvo muchos asuntos candentes y polémicos sobre la mesa, tanto a nivel local como regional. Asimismo, se encaró una reforma edilicia y un cambio en la dinámica de trabajo interno.

González habló con *Comercio Exterior & Transporte* haciendo un recorrido por sus años de presidente.

¿Cómo fue esa situación tan particular que lo llevó a tener un período especial al frente del Cennave?

Cuando el Covid 19 llegó a Uruguay, en marzo de 2020, la incertidumbre se adueñó de todos los ámbitos y, a raíz de un pedido de los socios, se resolvió posponer hasta noviembre. La fecha no fue caprichosa, porque era un buen margen y antes de fin de ese año iba a asumir la nueva directiva.

El Cennave está llegando a su 105º aniversario y es una cámara que tiene protagonismo en un sector importante del país. ¿Cuál es su visión?

El Cennave es una institución que yo quiero mucho y respaldo. A modo de reflexión personal, más allá de las responsabilidades que el tiempo nos marque, para mí cada 28 de julio es una fecha de celebración. Porque es muy significativo que una institución haya venido desarrollando una vida de permanente aporte y construcción durante 105 años. Siempre con mirada inteligente, estudiosa y con un objetivo país. Por eso quiero saludar y reconocer al personal de la institución, a la comisión directiva presidida por Mónica Ageitos por el compromiso y desempeño. El Cennave se ha caracterizado por un trabajo responsable, medido, justo, poco mediático y sereno, pero con mucha firmeza. Habiendo vivido esa experiencia desde adentro, considero que eso hace al ADN de la institución. Todos los días trabaja con el foco puesto en la actividad marítimo-portuaria del país. Todo esto le otorga sobradas credenciales para hablar de puertos, conectividad, de canales de navegación, de leyes y políticas



Alejandro González, presidente del Cennave entre 2014 y 2020

portuarias, todo lo cual lo ha convertido en un referente nacional e internacional.

¿Cuáles cree que son los principales atributos que han llevado a la cámara a convertirse en referente indiscutible del sector?

Muchos, pero, por ejemplo, cuenta y pone a disposición de las autoridades de turno ese valor agregado de conexiones, de roce regional e internacional, con un nivel de información y una capacidad de anticiparse y de alertar que no tiene nadie. Y por eso es que, más allá de las directivas, el Cennave cuenta con una relación robusta, sana y directa con, por ejemplo, Presidencia de la República y Cancillería. En ese sentido, el Cennave es una institución que goza del respeto. Y todos sabemos que el respeto no se exige, sino que el respeto se gana. Todas las empresas socias que conforman el Cennave son empresas líderes en sus distintos sectores de actividad y, tanto ellas como el lugar que las nuclea, que es el Cennave, tienen la obligación de defender la actividad y su seguridad jurídica, porque es la única forma de defender al comercio exterior del país y de la región.

¿Cómo es manejar los intereses, justamente, de empresas líderes que están en el mismo sector?

Yo tuve la suerte de trabajar con varias comisiones directivas y, hasta el día de hoy, el diálogo se mantiene y los lazos de amistad permanecen. Eso contribuye a las relacio-

nes personales sólidas y, a su vez, a la relación institucional, basada en el respeto y apoyo mutuo. Para mí, la unidad gremial es innegociable, es un objetivo superior. La vida de una gremial es compleja, porque se necesita escuchar mucho y tener mucha generosidad, pues siempre se está caminando por un fino equilibrio. Porque las empresas socias están en competencia entre sí y, muchísimas veces, bajo escenarios de sensibilidad importante. Sin embargo, estoy convencido de que al Cennave le queda muy bien el traje de articulador y estoy seguro de que fue, es y será así. Por esto, creo que Mónica Ageitos está haciendo un gran trabajo desde la presidencia.

¿Qué recuerda como temas fundamentales durante su presidencia?

Algunos de resorte interno y otros estrictamente de la actividad, pero todos fueron muy sensibles. Recuerdo la Resolución 1108 de Argentina (que prohibía la escala de las mercaderías ese país en los puertos uruguayos), la falta de mantenimiento de los canales Martín García, la puesta en marcha del nuevo Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay (Carou), entre otros tantos.

En momentos de todos esos asuntos que recuerda, ¿el Cennave fue consultado?

Sí; atravesamos temas preocupantes como el abandono del mantenimiento de los canales Martín García, o la discusión del Carou y varios más que generaron

polémica con Argentina, como el relacionado con las dimensiones de los convoyes del último tramo de la Hidrovía. Pero también a nivel interno debimos sortear la problemática que planteaba, para la actividad y para la vida de muchas empresas, el artículo 116 de una rendición de cuentas, recordado como el de los 13 jornales. Todos estos temas insumieron muchas horas de reuniones y de caminatas por distintos pasillos de los ministerios y del Parlamento.

¿Y cómo ve la actualidad y el rol que está teniendo el Cennave?

Creo que hoy estamos parados en un escenario complicado. Estamos en presencia de un nudo grande, pero considero que los nudos pueden desatarse. Estoy esperanzado en que eso sea lo que finalmente suceda. Confío en el liderazgo del presidente de la República (Luis Lacalle Pou), reconociéndolo como una persona preocupada por los temas marítimos y portuarios. De la misma manera confío en las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en la ministra de Economía, Azucena Arbeleche.

Plantea un escenario “complicado”, ¿cuál cree que es la forma de cambiarlo?

Ante dificultades o problemas, el único camino es el diálogo; franco, claro y generador de confianza. Sin tanta exposición mediática y por debajo del radar, porque todas las empresas tienen legítimos intereses comerciales que defender. Sin embargo, yo leo y escucho declaraciones constantes, muchas sin contenido, o con contenido repetido, y me parece que lo único que hacen es generar más sensibilidad aún. La permanente exposición implica el riesgo de las marchas y contramarchas que se han venido registrando en diversos asuntos. Y el sector privado que tiene contacto permanente con el exterior, navieras, compradores, y en sus distintos negocios y distintos rubros, sabe de sobra que no se puede estar dando señales de que los planes van y vienen. Los puertos tienen una importancia geopolítica tremenda y por eso hay que estar a la altura. Hoy sobre la mesa hay muchas preguntas y ninguna respuesta.

¿Qué preguntas? ¿De parte de los privados?

Sí, de los privados hacia la autoridad. Por ejemplo, con respecto

al nuevo reglamento de atraque del puerto de Montevideo hay muchas preguntas y nadie responde. Y eso hace a la seguridad del negocio, pero también a la seguridad jurídica. Porque hoy hay un reglamento de atraque que está vigente, por más que se hagan esfuerzos indicándonos que no lo está. Y según nos han dicho informalmente, se vienen modificaciones. Se perdió una excelente oportunidad de haberlo analizado antes con el Cennave.

Eso habla de la imagen hacia el exterior. ¿Cómo debería ser?

En materia portuaria Uruguay tiene que mostrarse necesariamente previsible, en armonía, como un lugar solucionador de problemas en el Río de la Plata y sin riesgo de conflictividad. Están sucediendo muchas cosas en la región, tanto a nivel político en el Mercosur como a nivel específico de nuestro negocio; hay cambios en la Hidrovía, planes portuarios y de canales en la región. En algunos de los temas que hacen a la región no podemos ser los actores principales pero, en los que sí lo somos, tenemos la obligación de hacer bien los deberes domésticos, los que son de estricto resorte país. Si no lo hacemos así, veo un futuro complejo para el Río de la Plata y esto Uruguay no se lo puede permitir. Parafraseando a Nelson Mandela, “debemos usar el tiempo sabiamente y darnos cuenta de que siempre es el momento oportuno de hacer las cosas bien”

¿Cómo analiza el nivel de actividad de los puertos hoy?

No hay que mirar una foto, hay que esperar a tener el álbum. Ojalá sea en crecimiento, ¿qué otra cosa podemos desear los que vivimos de esta actividad? El Cennave hizo una actualización de un informe económico basado en los balances publicados por la ANP y hay algo muy interesante. El puerto de Montevideo genera, en promedio, el 93% de los ingresos totales de la ANP. Cuando uno empieza a segregar los ingresos, sacando las decenas de millones de dólares que exportadores e importadores le pagan directamente a la administración, lo que resta obedece a servicios a buques, inversiones de concesiones y permisos, movimiento de contenedores. Unos US\$ 70 millones anuales. Acá queda demostrado, en cifras, la importancia de las empresas socias del Cennave.

El Río de la Plata y la fortaleza de la conectividad

Autoridades argentinas y figuras relevantes del sector en aquel país, indicaron que el trabajo mancomunado con los actores privados de Uruguay es fundamental para el crecimiento de la región

Dos países que juntos generan oportunidades

Argentina y Uruguay son dos pueblos unidos por la historia y el afecto. Hay muchas cosas que podemos hacer juntos para que uruguayos y argentinos tengamos más oportunidades. Ese siempre fue el espíritu de mi gobierno que nos llevó a impulsar iniciativas muy valiosas, entre ellas la rescisión de la resolución 1108 que afectó el funcionamiento de los puertos uruguayos y argentinos. La derogación del decreto permitió generar nuevas oportunidades para ambos países.

El trabajo conjunto de privados y autoridades

Siendo una institución centenaria, vaya un saludo y reconocimiento al Centro de Navegación por su dedicación y aporte de soluciones en los temas del sector. Creo que su generación fundadora esperaba un trabajo en conjunto, de argentinos y uruguayos, como lo hicimos cuando el Centro cumplió 100 años y los países atravesaban algunos problemas. En ese entonces, entre privados y autoridades avanzamos hacia el levantamiento de medidas restrictivas (resolución 1108 de Argentina) para que luego los presidentes (Tabaré Vázquez y Mauricio Macri), sellaran un acuerdo en pocos minutos de reunión. Hay que dejar trabajar a los privados que son los que saben. Luego llegan las decisiones políticas.

Un rol clave para que no falten bodegas para la exportación

Agradezco esta gran oportunidad de poder felicitar a los amigos y hermanos uruguayos en el Centro de Navegación, que se nuclean a los agentes marítimos, por estos primeros 105 años de ser los intérpretes del mundo internacional del barco, con el mundo local de los exportadores, importadores, figuras de gobierno, de servicios, en un rol clave para que nunca le falte un barco a la exportación uruguaya, nunca le falte un insumo a la actividad económica, fruto de la importación, que viene de los mismos barcos y siendo, siempre, claro transparente y principal asesor del gobierno en las definiciones estratégicas que permiten proyectarse hacia el crecimiento.



Mauricio Macri
Expresidente de Argentina



Jorge Metz
Exsubsecretario de Puertos y Vías Navegables de Argentina



Julio Delfino
Presidente del Centro de Navegación Argentina

Nos sumamos a la celebración del 105° aniversario del Centro de Navegación, por lo que hacemos llegar nuestras felicitaciones y agradecimiento por su valiosa contribución al desarrollo de la economía y comercio de la región.



TERPORT
Terminales Portuarias S.A.

Sin fronteras

www.terport.com.py



Un rol estratégico para el comercio de la región

Los distintos organismos internacionales que debaten y construyen sobre los asuntos del sector destacan la participación del Cennave y su capacidad para articular soluciones de peso

“Una fuerza insustituible para el desarrollo del país”



Es un gran gusto y un honor dirigirme a la comunidad logística, marítima y portuaria de Uruguay para saludar al Centro de Navegación por sus 105 años de existencia. El Centro es una fuerza insustituible para el desarrollo del país y así lo ha demostrado en toda su historia. Representa a un sector estratégico para la economía uruguaya y para su desarrollo más pleno. Los temas del Centro son claves porque encaminan la principal conexión de Uruguay con el resto del mundo, tanto en la región más inmediata como en el acceso a y desde ultramar. Mientras más importante sea esa conexión a través del comercio y la inserción de Uruguay en el mundo, más relevante será la acción del Centro. Quisiera destacar, en los 20 años que tengo de conocer de cerca y participar en sus actividades, la perseverancia en la persecución de sus objetivos institucionales, la prudencia en el manejo de tantos asuntos relevantes para la industria y para el país, y el profesionalismo que observé en sus funcionarios y autoridades. Le mando el más cálido saludo al Centro de Navegación y a la comunidad logística entera.

Ricardo Sánchez

Experto en Infraestructura de la Cepal

“Capacidad excepcional de gestión en el Río de la Plata”

Desde la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (Cianam), saludamos al Centro de Navegación (Cennave) de Uruguay por su 105° aniversario de fundación, augurando éxitos en la gestión de sus directivos y asociados. El Cennave, como socio fundador de la Cianam, ha participado activamente para el crecimiento de la actividad de esta institución, cumpliendo actualmente las funciones de tesorería de la cámara.

A través de los 105 años transcurridos desde su fundación, el Cennave se ha posicionado como una cámara empresarial que reúne a los agentes marítimos, operadores portuarios, terminales y depósitos intraportuarios y extraportuarios, demostrando una capacidad excepcional de gestión en el Río de la Plata que lo ubica como referente para el sector marítimo-portuario de la región, capacitando y formando profesionales para el sector.



Elsa Gamarra

Presidente de Cianam



Socios estratégicos
para la logística regional

stl.com.uy

EL PUERTO
COMIENZA AQUÍ

Almacenamiento, inspección y reparación de contenedores vacíos

Planta de tratamiento de isotanques | Proyectos y servicios logísticos | Transporte nacional e internacional

La permanente tarea de defender asuntos en común

Paraguay es un importante actor de la región en materia fluvial y de cargas en tránsito; sus interlocutores trabajan codo a codo con el Centro de Navegación para dar soluciones a las cargas

La importancia a nivel interamericano

Desde la Asociación de Agentes Marítimos del Paraguay (Asamar) nos complace acompañar a apreciados colegas y amigos en la celebración de los 105 años del Centro de Navegación. La perennidad es un claro indicativo de su relevancia en el tiempo en la prosecución hacia el cumplimiento de los objetivos del sector marítimo-portuario, además del posicionamiento e importancia a nivel interamericano como miembros del Consejo Directivo en la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (Cianam).



Karina Ferreira
Presidente de Asamar



Aliado estratégico y regional del sector

Muchísimas felicitaciones por el 105° aniversario al Centro de Navegación, una institución aliada y con la que siempre hemos trabajado en conjunto para resolver los temas que hacen a nuestro sector. El Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay y el Centro de Navegación de Uruguay comparten los mismos intereses y el mismo deseo de desarrollo de todo nuestro sector y de nuestros países. Que este trabajo mancomunado se mantenga por muchos años más en pos del desarrollo de la actividad.

Esteban dos Santos
Presidente de Cafym

Saludamos al
Centro de Navegación
en sus 105 años.

Brindamos por seguir
trabajando juntos por
el desarrollo del país.

 **AMS**
Una empresa **NIPDUS**



Capacitarse en el Cennave es aprender desde adentro

La carrera terciaria de Técnico en Comercio Exterior y Transporte Internacional es la principal oferta del instituto, que cuenta con una variada lista de cursos que apuntan a todos los niveles de la actividad

Con más de 20 años de actividad y con una carrera terciaria que en 2002 permitió el salto de calidad en la formación de recursos humanos, el Instituto de Capacitación del Centro de Navegación se ha convertido en un referente educativo del sector.

La carrera Técnico en Comercio Exterior y Transporte Internacional, homologada por el Ministerio de Educación y Cultura (MEC), inicia en agosto de este año su duodécima generación, lo que enorgullece a las autoridades de la institución y a todos los integrantes de un sector que alertó la necesidad de capacitar y formar a sus recursos humanos allá por el año 2000.

Lo que inició siendo una idea para satisfacer requerimientos internos, cristalizó en un instituto que hoy es referente en materia de educación del sector, captando e incentivando a nuevas generaciones para que se involucren en el quehacer portuario.

El conocimiento de la planilla de docentes, sumados a la experiencia práctica y a las posibilidades de inserción laboral, hacen a los cursos del Cennave (ver página 30) una herramienta clave para cualquier persona que quiera trabajar en el ámbito marítimo y logístico en Uruguay.

La coordinadora del instituto, Tayna Larzábal, recordó cómo se iniciaron los primeros cursos, el momento de apostar a una carrera terciaria y el impulso que se ha tomado en la actualidad, accediendo a nuevos ámbitos para promocionar la oferta educativa del Centro de Navegación.

¿Cómo surgió la idea de desarrollar un instituto de capacitación?

Los empresarios entendieron que el desarrollo de los recursos humanos era fundamental y que debían agregarle conocimientos al personal existente, pero también fomentar la preparación para la gente que quisiera comenzar a trabajar en el sector. La necesidad interna hizo que las empresas empezaran a capacitar a sus empleados y, poco tiempo después, se implementó la carrera para formar a los nuevos trabajadores del sector. Si bien el instituto surgió como para algo más interno, el crecimiento de la actividad y del interés por el



Tayna Larzábal aseguró que la llegada del instituto es cada vez mayor gracias a su participación en ferias educativas que recorren el país

frases

“El estudiante sabe que se está formando con gente que está integrada al sector y que la inserción laboral está implícita en el propio instituto, pues depende de una institución que representa a la mayoría de las empresas de la actividad marítimo-portuaria, que son las grandes protagonistas del comercio exterior uruguayo. (...) Por lo general, nuestros estudiantes suelen ingresar al mercado laboral antes de finalizar la carrera”

Tayna Larzábal
Coordinadora del Instituto de Capacitación del Cennave

sector llevó a que se apuntara a formar nuevos recursos humanos.

¿Cuándo sintió que el instituto se convirtió en algo más que una herramienta interna?

Si bien la carrera terciaria amplió el horizonte hacia gente que lo empezó a ver como una puerta de entrada hacia una fuente laboral, hay un punto de inflexión en 2016, cuando empezamos a participar en ferias que recorren el país y que brindan toda la oferta educativa a estudiantes de secundaria. El interés fue creciendo año tras año y hemos visto que la actividad del sector está más presente en la sociedad. Hemos dado charlas en liceos, recibido a estudiantes de otras instituciones en instancias de información y no solamente grupos de Montevideo, sino también del interior del país. Las distintas instancias nos han demostrado que existe interés, que la actividad seduce y que hay confianza en el instituto, gracias a su seriedad y su experiencia en la materia que dicta.

El instituto va siguiendo la línea del lema del Cennave de trabajar por un país de cara al mar. ¿Esa es la idea que se busca transmitir a quienes no tienen contacto con la actividad?

Esa es la idea, la de acercar el

puerto y la actividad a los jóvenes, en especial al interior del país, que está más lejano de esta realidad, más allá de los puertos del litoral. Hay muchos jóvenes que conocen que el puerto está, pero no tienen claro la importancia que tiene para el país y toda la oportunidad laboral que se genera en torno a él.

¿Cómo toman las propuestas los estudiantes de secundaria cuando reciben su visita?

El interés es variado. Es un gran desafío transmitir lo que es la actividad en algunos casos. Pero hemos conseguido las herramientas para que puedan entender de la actividad y del rol que juega el puerto y la logística en la vida cotidiana. Cuando pueden comprender que la mayoría de las cosas que consumimos, o que ven en un supermercado, pasan por el puerto, la atención cambia y el interés crece. Es como que abren una puerta a un mundo desconocido.

¿Entienden que capacitarse en el Cennave es ya estar dentro del ambiente y que, justamente, esas puertas empiezan a abrirse?

En lo que se refiere a la propuesta y al valor agregado del Cennave, el estudiante sabe que se está formando con gente que está integrada al sector y que la inserción laboral está

implícita en el propio instituto, pues depende de una institución que representa a la mayoría de las empresas de la actividad marítimo-portuaria, que son las grandes protagonistas del comercio exterior uruguayo. En este sentido, los docentes son personas especializadas en las materias y cuentan con toda la experiencia práctica y real, ya que se trata de personas que trabajan día a día en estas empresas, lo que implica un actualización permanente y una bajada a tierra. Asimismo, los estudiantes pueden apreciar rápidamente que se trata de un rubro muy dinámico y que las oportunidades son muy variadas. No es que uno se reciba de técnico en comercio exterior y transporte internacional y vaya a trabajar en una empresa del sector haciendo siempre lo mismo. Es un rubro muy dinámico y siempre hay innovación y desarrollo que renuevan los objetivos para el crecimiento laboral.

¿Cómo ha transformado la carrera el perfil del trabajador de estas empresas?

Lo que sucede es que las empresas cuando requieren personal suelen solicitar personal formado en el instituto, muchas veces porque conocen a alguien que es egresado del Cennave y valora su perfil y la capacitación

que tiene. Y además porque conocen del profesionalismo del Instituto.

Ese es uno de los puntos importantes del contacto del instituto con la actividad. ¿Es alto el índice de inserción laboral?

Si bien la inserción laboral es alta y los estudiantes suelen culminar la carrera estando ya insertos en el mercado laboral, por supuesto que también juegan otros factores que permiten a la persona acceder a un empleo. Hay quienes emprenden sus propios proyectos o encuentran nuevas oportunidades de negocios en esta actividad.

¿Cuáles son las características básicas de la carrera terciaria?

La carrera tiene una carga horaria de 750 horas y existe la posibilidad de hacerla con una frecuencia de tres o dos veces por semana. Dependiendo de ello, llevará dos años o dos años y medio. En el caso de los grupos de dos veces por semana, la carrera empieza en agosto. Se trata de grupos de alrededor de 20 alumnos con bachillerato aprobado, sin importar la orientación. Esta posibilidad es nueva y consecuencia de la alta demanda que tenemos que provocó que se abriera un nuevo curso.

¿Cómo es la actualización de la



En agosto comienza la duodécima generación de técnicos en Comercio Exterior y Transporte Internacional

carrera y de los demás cursos del instituto?

Los cursos tienen un programa aprobado, pero dada la dinámica y la cercanía con las actualizaciones del sector, las nuevas herramientas se van incorporando para tener el conocimiento de última generación. En lo que respecta a gestión portua-

ria, por ejemplo, ya estamos hablando de los puertos inteligentes, de los buques autónomos y de todo lo que tiene que ver con los adelantos y las últimas tendencias.

¿Cuáles son los demás cursos que brinda el instituto?

Analista en comercio exterior

es otro curso fuerte del instituto. Desde el año pasado se está dando on line y, si bien surgió como una necesidad, pensamos mantener esta opción para llegar a gente de todo el país y que le es imposible trasladarse hasta Montevideo para seguir el curso. Si bien dictar cursos virtuales estaba en los planes, la pande-

mia aceleró los procesos, como ha sucedido en otros asuntos. Ha tenido una gran acogida en personas del interior y por eso entendemos que no podemos dejar de brindar el curso en modo on line. Este curso está previsto para adultos y el requisito es tener ciclo básico aprobado. En otro orden, hay cursos de especialización que no tienen requisitos previos. En algunos casos son complementarios y en otros son para personal que ya trabaje en empresas del sector y que quiera aumentar sus conocimientos. Asimismo, hay empresas que exigen capacitaciones específicas y organismos públicos que valoran mucho que sus funcionarios tengan esas habilidades. Desde hace años otorgamos becas a la Dirección Nacional de Aduanas, a la Administración Nacional de Puertos y a la Prefectura Naval para que sus funcionarios puedan capacitarse. También brindamos cursos a medida para empresas, a las que ayudamos a identificar sus necesidades en cuanto a capacitación y armamos los programas de acuerdo con esas necesidades. En esos casos, los cursos los podemos dar en la sede del Cennave, en la empresa interesada o de forma virtual.

Más información en página siguiente



Servicios Portuarios con "Valor Agregado"

Ruta 12 y Baygorria
Nueva Palmira - Uruguay
Tel.: (598) 544 6916
E-mail: ontur@ontur.com.uy
www.ontur.com.uy



Todas las carreras y cursos, presencial y on line

● TÉCNICO EN COMERCIO EXTERIOR Y TRANSPORTE INTERNACIONAL

Duración: 2 años. **Título otorgado:** Técnico en Comercio y Transporte Internacional
Nivel: Terciario, reconocido por el Ministerio de Educación y Cultura.

Objetivo: Brindar al egresado una formación empresarial orientada al desempeño de tareas polifuncionales en las empresas operadoras o usuarias del transporte en todas sus modalidades. Esto incluye el transporte intermodal y sus interfases (puertos, aeropuertos, zonas francas, etc.), tanto privadas como públicas. En su desarrollo se busca que el participante alcance una formación rigurosa orientada a la gestión, con un nivel apropiado de conocimientos sobre principios de planificación, organización y control de empresas de transporte, percibiendo el comercio exterior como el soporte de dicha actividad.

La carrera tiene su base en tres grandes áreas: Comercio Internacional, Transporte y Gestión Portuaria.

Próximo inicio: 10 de Agosto de 2021

● ANALISTA EN COMERCIO EXTERIOR

Duración: 5 meses.

Objetivo: Preparar al egresado para el mercado laboral respondiendo eficazmente a las demandas existentes en el área del comercio exterior de las organizaciones orientadas a la exportación e importación de bienes y servicios, fortaleciendo su capacidad de análisis de intervención en el mismo. Para quienes no formen parte del sector, es una oportunidad de adquirir un conocimiento sólido y profesional del mismo.

● DOCUMENTACIÓN EN EL COMERCIO EXTERIOR Y EL TRANSPORTE

Duración: 18 horas.

Objetivo: Conocer los documentos utilizados en el comercio exterior y el transporte, sus características específicas, diferencias normativas, uso de varios medios de transporte, mayores riesgos, etc.

● SISTEMA LUCIA

Duración: 16 horas.

Objetivo: Capacitar al participante en el uso del sistema informático de la Dirección Nacional de Aduanas nominado Lucia, para el control de las operaciones aduaneras de importación, exportación y tránsito de mercancías en territorio uruguayo.

● SEMINARIO CLUBES DE P&I

Duración: 13 horas.

Objetivo: Dar a conocer la for-



mación, organización, funcionamiento y responsabilidades e integración de los Clubes de P&I.

● LOGÍSTICA COMERCIAL PARA AGENTES DEL TRANSPORTE

Duración: 30 horas.

Objetivo: Comprender la importancia de la logística y el transporte en el comercio internacional. Reflexionar sobre la necesidad de preparar la mercancía, incluyendo tanto los aspectos relacionados con la protección física (embalaje) como la protección jurídico-económica (seguro). Conocer el funcionamiento de los diferentes medios de transporte internacional, los agentes que intervienen y la documentación necesaria

● SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL EN PUERTOS

Duración: 16 horas.

Objetivo: Dar una mirada a la seguridad laboral marítima portuaria y de logística multimodal, desde la óptica jurídica y la práctica. Al finalizar el curso, el participante contará con los conocimientos necesarios para realizar análisis de riesgo.

● OPERADOR PORTUARIO

Duración: 30 horas.

Objetivo: Proporcionar a los trabajadores herramientas de formación teórica que les permita obtener los conocimientos necesarios, a los efectos de interactuar en el ambiente marítimo-portuario y de logística comercial.

● LOGÍSTICA DEL CONTENEDOR Y ROMANEO DE LA CARGA

Duración: 12 horas.

Objetivo: Introducir al alumno en los conceptos básicos de cómo se coloca la mercancía dentro de un contenedor, como se sujeta para que no se deslice, cómo se certifica a través de documentos que garantizan al cliente que su mercancía fue bien acomodada. El objetivo secundario es apren-

der las capacidades operativas del utillaje que moviliza, tanto el contenedor como su mercancía, y así poder elegir los accesorios desde un punto de vista técnico.

● CONTENEDORES DRY Y REEFER

Duración: 21 horas.

Objetivo: Conocer las características de un contenedor y los diferentes tipos. Entender las capacidades operativas (qué puede cargar y cómo debe hacerlo), Seleccionar un contenedor según el tipo de carga a transportar.

● INSPECCIÓN DE CONTENEDORES

Duración: 10 horas.

Objetivo: Determinar el estado y la seguridad de los contenedores marítimos por daños, reparaciones recientes e indicios de adulteraciones que se sospeche de la manipulación indebida del contenedor y su carga. Este curso prepara al participante para poder rendir el examen Internacional Surveyor IICL.

● INGLÉS LOGÍSTICO

Duración: 3 meses.

Objetivo: Brindar al estudiante las herramientas para estar a la vanguardia y adquirir ventajas competitivas a través del inglés. En sus distintos módulos, se profundizará en el uso del idioma en un contexto novedoso y aplicado a la logística internacional y el comercio exterior.

● ENGLISH FOR INTERNATIONAL TRADE

Duración: 6 semanas.

Objetivo: Inducir al participante a incorporar y ampliar sus conocimientos previos de inglés orientados a un contexto técnico.

● NTEGRAL TECHNICAL ENGLISH

Duración: 6 semanas.

Objetivo: Desarrollado y orientado estrictamente para cubrir las necesidades del manejo del idioma inglés para personas que

se desempeñan en las áreas de administración portuaria, aduanas, comercio internacional y logística.

● TRANSPORTE FERROVIARIO

Duración: 2 meses.

Objetivo: Brindar a los estudiantes y operadores logísticos los conocimientos fundamentales sobre el funcionamiento del sistema ferroviario uruguayo, organizado bajo la modalidad de gestión denominado "Open Access", y su relación con el marco normativo, la infraestructura, material rodante y operaciones.

● PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS CURSO OMI (PBIP).

Duración: 18 horas.

Objetivo: Capacitar al participante a efectos de que pueda cumplir con las tareas y responsabilidades relativas al Oficial de Protección, de acuerdo a los requerimientos establecidos en los capítulos XI-1 y XI 2, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, y en las Partes A y B del código PBIP.

● MERCANCÍAS PELIGROSAS - OMI 1.10

Duración: 36 horas.

Objetivo: Conocer los principales acuerdos internacionales referidos al transporte de sustancias peligrosas, aplicar la normativa del código IMDG, conocer y aplicar la clasificación físico-química de las sustancias peligrosas, conocer la división de las sustancias peligrosas de acuerdo a las recomendaciones de la ONU y del código IMDG, conocer y aplicar los procedimientos de consignación de la carga, conocer y utilizar los distintos tipos de equipos de protección personal.

● OPRC NIVEL I

Duración: 12 horas.

Objetivo: Desarrollar las habilidades necesarias del personal responsable de las operaciones de limpieza en el lugar de un

derrame. El mismo le brinda un panorama de las diferentes técnicas disponibles para las tareas de recuperación de petróleo en el mar y la limpieza de costas contaminadas. El curso se enfoca en transmitir el conocimiento y habilidades necesarias para manejar el equipo de respuesta ante derrame de hidrocarburos, el despliegue de equipo y personal; nociones de comando y control.

● OPRC NIVEL II

Duración: 12 horas.

Objetivo: Comprender cómo identificar peligros en el lugar del derrame y evaluar los riesgos. Aprender a interpretar las características del hidrocarburo derramado y la mejor manera de responder a ellas. Comprender cómo reaccionar ante un evento inicial de derrame y cómo utilizar todos los recursos disponibles.

● MERCANCÍAS PELIGROSAS NIVEL I - DISMARN Nº 146

Duración: 16 horas.

Objetivo: Capacitar a todo el personal de tierra que cumpla la función 1 según queda definida por la Disposición Marítima 146, de la Prefectura Nacional Naval, del 6 de noviembre de 2014. En particular quienes deben preparar documentos de transporte de mercancías peligrosas, clasificarlas y determinar el nombre de expedición de las mismas.

● MERCANCÍAS PELIGROSAS NIVEL II - DISMARN Nº 146

Duración: 23 horas.

Objetivo: Capacitar a todo el personal de tierra que cumplan la función 2, 3 y 4 según queda definida por la disposición marítima 146, de la Prefectura Nacional Naval, del 6 de noviembre de 2014. En particular para aceptar mercancías peligrosas para su transporte, arrumar mercancías peligrosas en bultos en unidades de transporte, marcar, etiquetar o rotular, manipular mercancías peligrosas durante el transporte, preparar planes para la carga-estiba. Documentar y presentar mercancías peligrosas. Carga y descarga de las mismas.

● MERCANCÍAS PELIGROSAS NIVEL I Y II ONLINE

Duración: Flexible. **Objetivo:**

El curso ha sido diseñado para asegurar un formato ameno y amigable, apto para el ingreso y permanencia del alumno en los diversos contextos y momentos en que éste organiza su tiempo académico. Se lleva a cabo un seguimiento personalizado del alumno mediante un sistema de preguntas, los foros, el seguimiento y el control de rendimiento de los alumnos en general y particular, mostrando los aspectos a ser fortalecidos en cada momento.

Saludamos al
Centro de Navegación
que desde hace
105 años representa y
promueve el desarrollo
del sector marítimo.





BUSINESS
TECHNOLOGY
MONTECON

El FUTURO del Puerto es la tecnología de negocios

En nuestro sector de B-Tech investigamos y desarrollamos soluciones con el objetivo de innovar en seguridad, eficiencia, versatilidad y trazabilidad que aplicamos a nuestra gestión. Competir en servicio y productividad, le hace bien a nuestro puerto y al país.

En dos décadas transformamos el principal puerto de los uruguayos.

Nos mueve Uruguay



www.montecon.com.uy

