



Emilio Cazalá, ese eximio referente de temas portuarios y marítimos que a sus 95 años sigue dictando cátedra periodística sobre estos temas, me confirió el honor de referirse a la exposición que efectué recientemente en la Liga Marítima promovida por el CURI. Seguramente, por razones de espacio, en su nota, no hizo referencia a lo que manifesté respecto al acuerdo que se ha suscrito con UPM para su instalación en el puerto de Montevideo.

Conforme al apartado 3.5.5, de ese acuerdo, la A.N.P. se obliga, a cambio de la "realización por un plazo de 50 años" de una terminal portuaria especializada en los productos e insumos de UPM, el realizar a su costo todos los trabajos de dragado necesarios con respecto al canal de conexión entre el Río de la Plata y la dársena adyacente al área de Concesión del Puerto de Montevideo, según lo siguiente: i. 12,5 metros de calado a nivel de cero Wharton a partir de no más allá de 5 (cinco) años y luego de ese lapso de 13 metros, desde el inicio de operaciones de la planta de celulosa y por el resto del período de concesión, "una vez que se reciba la autorización solicitada a la Comisión Administradora del Río de la Plata". Esta redacción es absurda porque la dársena adyacente al área que se pretende conceder se encuentra también en el Río de la Plata, forma parte del mismo ámbito acuático, de modo que no se puede hablar de una eventual conexión. En otras palabras, se fija en 12.5 metros la profundidad en una primera etapa y en 13 metros en una segunda etapa (en un lapso no mayor a los 5 años de funcionamiento de la planta de UPM) sólo para el canal de conexión que no existe entre el Río de la Plata y la dársena adyacente y se indica que se espera la "autorización" de la Comisión Administradora del Río de la Plata para la realización de ese dragado.

Esto constituye un grave error, la C.A.R.P. no tiene ese cometido de autorizar obras dentro del puerto de Montevideo., no tiene derecho de veto. Lo que dispone el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo en los artículos 17 a 22 es un procedimiento de consulta que es otra cosa. Y este error tiene particular relevancia, por dos razones: A.- Porque a mi juicio no corresponde la intervención de la CARP porque no se trata de la construcción un nuevo canal en la zona común del Río de la Plata. Se trata de obras dentro del puerto que como tal se encuentra bajo jurisdicción exclusiva del Uruguay, conforme al art. 2 del Tratado y B.- Porque en ocasión del conflicto con Argentina, por el caso Botnia (actualmente UPM), la representación argentina sostuvo el criterio de que la CARU tenía que autorizar la instalación y funcionamiento de la planta, conforme a los arts. 7 a 12 del Estatuto del Río Uruguay, que es una normativa similar a la de los arts. 17 a 22 del Tratado del Río de la Plata y nuestro país se opuso a ese criterio logrando que la Ordenanza de la Corte Internacional de Justicia de abril de 2010 le diera la razón en ese punto.

Aquí estamos frente a una cuestión de soberanía. Por la ineptitud de los que redactaron ese acuerdo le estamos reconociendo a la Argentina el derecho de autorizar o no obras dentro del puerto de Montevideo habida cuenta que la C.A.R.P., para otorgar esa absurda autorización, debe contar con el consentimiento de ese país. No he analizado otros aspectos del acuerdo con UPM 2, pero si el nivel técnico de los que lo negociaron es el mismo del que los que acordaron lo que he explicitado, no nos va a salvar ni el Chapulín Colorado...

Dr. Edison González Lapeyre