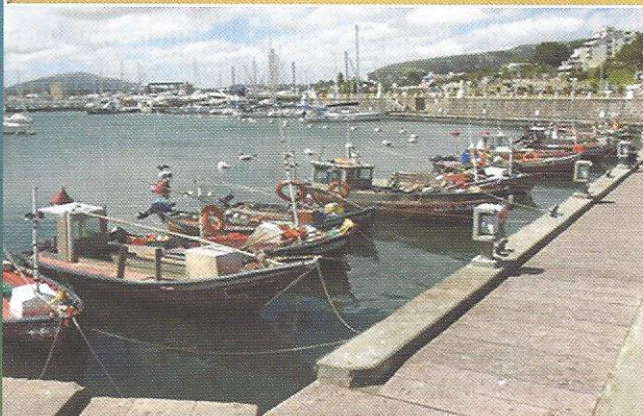
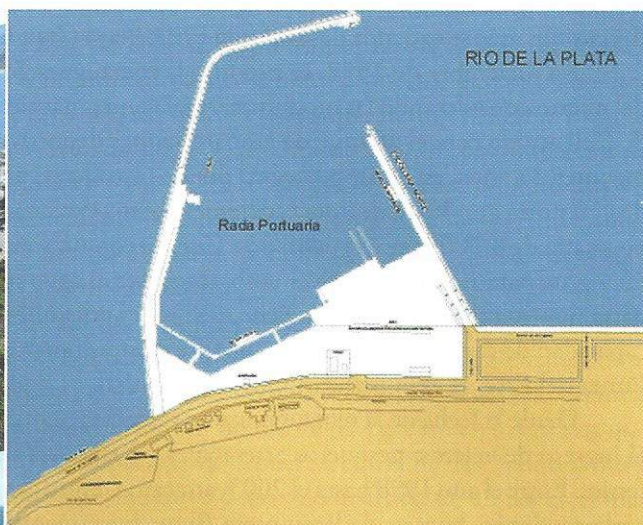


EL PUERTO DE PIRIÁPOLIS



La decisión de levantar el Puerto de Piriápolis por Francisco Piria, en la costa atlántica de Uruguay, a 87 kilómetros de Montevideo, se concreta a partir de la Ley N° 3259 de 1907 que autorizó la construcción y explotación portuaria y por la que se concedía la introducción libre de derechos de todos los materiales, áridos y equipos necesarios para su construcción.

El Puerto de Piriápolis, fue en su origen una obra de gran porte, ya que para realizarla se debió realizar un enorme movimiento de tierra, como fue el de quitar parte importante del Cerro del Inglés, un alto promontorio conocido como el Cerro San Antonio debido a la presencia de la capilla ofrecida a San Antonio por el fundador de la ciudad, Francisco Piria en 1913. Casi toda la pared del muelle y todo el espigón del puerto, fue construido con rocas extraídas del propio Cerro del Inglés, caracterizadas por bloques de hermosas vetas de color rojizo ocre a tonos castaño y de más de una tonelada de peso. Los detalles finos, por su parte, están contruidos con granito de excelente calidad extraídos del Cerro Pan de Azúcar.

El mismo cuerpo legal del inicio portuario, concedía también la introducción de los materiales necesarios para el establecimiento de una línea de ferrocarril de trocha angosta que corriera entre la falda sudeste del Cerro de Pan de Azúcar y el Puerto de Piriápolis. Ese ferrocarril, fue inaugurado en 1908 a partir de la adquisición de dos locomotoras de origen alemán, con las que se comenzó a trajinar materiales desde las canteras al puerto, siendo en un primer momento, solamente un tren asignado a derivar cargas para esa construcción. Finalmente, el ferrocarril dejó de transportar exclusivamente cargas minerales y por iniciativa del propio Piria, la línea férrea se abrió al servicio de pasajeros entre Piriápolis y el Cerro Pan de Azúcar, el día 15 de Junio de 1909.

La construcción del puerto sufrió algunos embates, ya que fue destruido a lo largo de ese período en dos ocasiones por efecto de desastres naturales, atribuidos a temporales y abrasiones marinas lo que hizo que la construcción de la obra se demorara más de lo convenido con las autoridades. Por esta razón, la concesión le fue expropiada a Piria, aunque tiempo después se lo autorizó a culminar el emprendimiento,

que se completó en 1916. La obra gruesa de la estructura portuaria, se complementa con una costanera de 7 kilómetros de longitud por 40 metros de ancho, la Rambla de los Argentinos, que se extiende desde Punta Fría a Playa Grande.

En diciembre de 1997, se produjo la reinauguración del puerto considerando las modernas instalaciones náuticas de fácil acceso para el atraque de embarcaciones deportivas menores. La zona, está muy protegida por dos escolleras, una de 450 y otra de 130 m. de longitud, teniendo una explanada portuaria de 8.100 metros cuadrados. Cuenta con un trave-lift - grúa para retirar y devolver embarcaciones al agua- de hasta noventa toneladas, la que tiene mejores condiciones y capacidad de carga que el que actualmente existe y opera en Punta del Este, el gran balneario mayor atlántico.

Desde la fecha de la reinauguración, el puerto permite el ingreso de veleros, pesqueros artesanales y hasta algunos ferries. Entre el año 1998 hasta el 2003, atracaron, entre otras embarcaciones, buques de la empresa Buquebus argentina provenientes de Buenos Aires, dirigidos fundamentalmente al servicio y transporte de pasajeros y turistas.

El puerto está dirigido por la ANP, organismo oficial que supervisa todos los puertos comerciales del país. Es de hacer notar, que el puerto de Piriápolis por sus condiciones y su actual régimen tarifario, tiene vida propia por lo que constituye una atractiva opción para los propietarios de embarcaciones extranjeras que durante el verano operan en el puerto de la ciudad de Punta del Este, que bien se conoce es el mayor atractivo turístico del Uruguay y uno de los más importantes centros vacacionales urbanos en América del Sur.

Proyecto de Ampliación del Puerto de Piriápolis

Se encuentra en proceso, un proyecto de licitación de ampliación del puerto de Piriápolis que abarca diversas intervenciones para desarrollar la capacidad operativa, tanto de construcción como de mantenimiento. Se trata de la mayor inversión que recibirá ese terminal portuario en toda su historia, considerado el período desde su construcción a principio del siglo pasado y de su reconstrucción cumplida en el año 1997.

La Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transportes y Obras Públicas del Uruguay (MTO), informó que las obras portuarias previstas en Piriápolis constituyen uno de los dos proyectos más importantes en la agenda de esa repartición para el presente año 2013 y el 2014. En efecto, el proceso de licitación de las obras que comprenden la reconstrucción y ampliación del puerto de Piriápolis, demandará una cifra aproximada a US\$ 20 millones, de acuerdo a lo informado por la Secretaría de Comunicación. Esta importante y notable obra, es gestionada a

través de Fonplata, que es un fondo integrado por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Bolivia para el desarrollo de infraestructura en la región.

El inicio de los trabajos, se cumpliría el próximo año 2014 cuyas mayores obras consideran, según lo planeado por las autoridades nacionales uruguayas, la reconstrucción de la vieja escollera de Piria, en cuyo extremo, se construirá además un muelle de 80 metros destinado a pequeños cruceros y barcos de pesca. Este nuevo muelle multipropósito, permitirá la operatividad de embarcaciones de mediano porte de hasta 8 mil toneladas de desplazamiento con un frente de atraque al muelle de 80 metros y un frente total de hasta 120 metros. De ese modo, podrán ingresar cruceros chicos, duplicándose la capacidad de amarras, donde podrán entrar pesqueros de altura, y superar la total ocupación actual de guardería durante todo el año.

Se considera, asimismo, la construcción de tres nuevas marinas (dos para yates deportivos y una para embarcaciones de pesca artesanal). Estas nuevas marinas, permitirán el atraque de yates y veleros de hasta 25 metros de eslora, en las que las embarcaciones contarán con los servicios de agua, energía eléctrica e iluminación, además de tener en condiciones una red de agua para el combate de eventuales incendios que pudieran registrarse.

Asimismo, el organismo gubernamental advirtió de los problemas que exhibe el muelle interior del actual puerto, los que serán subsanados con una serie de trabajos que incluyen la reconstrucción del citado muelle y la construcción de marinas con capacidad para el amarre de 106 embarcaciones deportivas. Para llevar adelante las obras, será necesario demoler parte del viejo muelle construido de hormigón armado, debiéndose ejecutar en forma paralela, obras de mantenimiento consistentes en el relleno y cimentación de las socavaciones provocadas por el continuo embate del mar.

El MTO, explicó que es necesario reconstruir la vieja escollera de Piria, que se encuentra en un estado de deterioro avanzado. Asimismo, fundamentó los alcances del nuevo muelle comercial el que además de disponer de 100 amarras, permitirá asimismo recibir cruceros de hasta 100 metros de eslora, maxi yates y embarcaciones comerciales que operen en el Atlántico Sur. Si bien, no podrían atenderse los cruceros de gran alcance que se ven habitualmente en la bahía de Maldonado y en Punta del Este, cuyos barcos tienen una eslora de entre 200 y 300 metros de largo, sí se podrá respecto de los cruceros “de nicho” medio, que son más pequeños y de eslora intermedia, los que podrían ingresar al puerto de Piriápolis según se proyecta.

Claramente, la construcción de un muelle con esas características de largo y de profundidad apropiada para esos servicios navieros, significa una recalificación técnica importante para el puerto de Piriápolis, con lo que éste

consolida su proyección de constituirse en un terminal portuario importante y que permite dar respuesta a un tráfico de embarcaciones que hasta el presente no se podían atender.

Proyección Regional del Puerto de Piriápolis

Considerando que las obras en los puertos deportivos uruguayos, se paralizan entre el 15 de diciembre y el 15 de marzo de cada año en razón de la temporada veraniega que proyecta la atención de turistas y visitantes en ese período estival, se estima que los trabajos comenzarán con todo su vigor, inmediatamente después de la temporada veraniega de 2014. Es de considerar, sin embargo, que dado que el puerto de Piriápolis tiene su capacidad turística colmada casi durante todo el año, incluso en invierno, al atender embarcaciones con destino en Punta del Este, se determina que de alguna forma igual los trabajos impactarán la llegada de visitantes y la actividad turística en ese período post-verano.

Conjuntamente, con los trabajos y obras a desarrollar en el espacio marino inmediato al litoral, se requiere ampliar los sitios y espacios de disposición y servicios terrestres, como edificios administrativos, hangares, sitios de acopio, estacionamientos y otros, pues tal como según se afirma en fuentes del MTOP y del Gobierno uruguayo, el país precisa disponer de marinas nuevas, pues “ya no se tienen lugares disponibles en tierra ni en agua”.

Es por ello, que se prevé, llamar a una nueva licitación para barcos de pasajeros (preferentemente pequeños), que permita un sitio en buenas condiciones para desembarcar. Aunque la obra en esta primera etapa no considera acciones en tierra, busca llevar a que la escollera sea totalmente transitable.

Importante es señalar, que el puerto de Piriápolis se encuentra calificado como “puerto seguro”, de acuerdo a los parámetros establecidos en la norma PBIP, protección de buques e instalaciones portuarias, por lo que es plenamente confiable para la inversión pública y privada de la que fuera objeto a futuro.

Carácter Turístico del Puerto de Piriápolis

En Piriápolis, uno de los principales paseos de la ciudad lo constituye el Puerto, el que se ubica al pie del cerro San Antonio o del Inglés, según su nombre original. Allí, para los amantes de la navegación, se encuentran amarradas varias decenas de embarcaciones de diferentes estilos, la mayoría muy vistosos y atractivos. Su capacidad actual es para albergar hasta 80 barcos.

Reinaugurado en 1997, se trata de un sitio muy moderno y seguro, especialmente diseñado para las embarcaciones deportivas. Está protegido por dos escolleras (en una de ellas se encuentra el faro), razón que explica la tranquilidad de sus aguas. Al puerto, que se encuentra a pocos metros del teleférico que permite subir y bajar al mencionado cerro y que fue construido por iniciativa de Francisco Piria en 1916, se puede acceder en automóvil o simplemente caminando por la Rambla de los Argentinos, que bordea el mar a lo largo de toda la ciudad, debido a su cercanía al centro.

Al pasear por el puerto, es habitual observar a los dueños de los barcos realizando tareas de limpieza y reparación, preparándose para una buena jornada de pesca y a visitantes que planean realizar un día de navegación en los barcos que zarpan cada día desde el puerto, con el fin de encontrar buen pique aguas adentro o tan solo disfrutar de un día en el mar observando la fisonomía de Piriápolis. También se dejan ver vecinos que, sentados sobre la rambla con sus reposeras, disfrutan del espectáculo entre mate y mate.

El puerto, es tan completo que entre los servicios que ofrece figuran la recolección de residuos, electricidad y una oficina de Aduana y Migraciones. Para quienes disfrutan de consumir productos marinos, el paseo tampoco los defraudará. Frente al puerto se encuentran varios restaurantes que se especializan en gastronomía que incluye diferentes especies de mar. Asimismo, los que gustan de preparar sus propios platos tampoco pueden perderse este paseo, ya que desde el puerto, muy cerca caminando unos pocos metros hacia el este siempre por la rambla, se puede llegar a los “puestitos” de venta de pescado fresco y frutos de mar. Ubicados uno al lado del otro, los “stands”, casi todos ellos atendidos por mujeres, permiten escoger diversas variedades de mariscos y pescados como mejillones, corvina, brótola o pejerreyes, entre otros. La variedad es tan grande que los compradores pueden elegir qué producto llevarán, el peso exacto que necesitan o, directamente, encargar a los pescadores sus requerimientos.

En síntesis, una bella ciudad para sentir y vivir.

