



FRAY  
BENTOS  
PRIMEROS  
**150**  
AÑOS

## **JUNTA DEPARTAMENTAL DE RÍO NEGRO**

*16 de Abril de 2009 - 150 Aniversario de la ciudad de Fray Bentos*

# **ACTA N° 143**

**Sesión Extraordinaria de fecha 27 de julio de 2009.**

**ACTA N° 143**

En la ciudad de Fray Bentos, a los veintisiete días del mes de julio del año dos mil nueve, y siendo la hora dieciocho, celebra reunión extraordinaria la Junta Departamental de Río Negro.

**TEXTO DE LA CITACIÓN:**

“La Junta Departamental de Río Negro, se reúne el día **LUNES 27 de JULIO de 2009**, a la **HORA 18:00**, en sesión **EXTRAORDINARIA**, a efectos de considerar el siguiente:

**ORDEN DEL DÍA**

- Recibir en Sala a la Delegación Uruguaya de CARU, de acuerdo a invitación cursada por resolución de la Corporación de fecha 23/04/09.

Fray Bentos, 24 de julio de 2009.-

**EL SECRETARIO”**

**ASISTENCIA**

**Preside:** Edila señora Edén Picart.

**Asisten:** los siguientes señores Ediles:

TITULARES: Maestra Élica Santisteban, Maestro Fernando Quintana, Profesor Jorge Picart, Hugo Amaral, Daniel Rey, Bruno Danzov, Jorge Garmendia, Profesora María L. Indarte, Washington Cordatti, Profesora Gladys Fernández, Doctor Álvaro Debali, José L. Almirón, Luis Massey, Édison Krasovski, Humberto Brun, Irma Lust y Víctor Rodríguez.

SUPLENTE: Edil señor Marcos Gérez (c).

Durante el transcurso de la sesión ingresan a Sala los siguientes señores Ediles titulares: Sergio Milesi (hora 18:15’), Isidro Medina (hora 18:20’)

y Profesora Beatriz Castillo (hora 19:11'), y el Edil suplente señor Javier Villalba (hora 18:15') (inc.)

**Faltan:** CON AVISO: Mario Long, Escribano Pablo Delgrosso, Carlos Lizuaín, Francisco Faig, Arquitecta Patricia Solari, Escribano Samuel Bradford, Maestra Daniela Maquieira, Ervin González, Gustavo Álvez y Jorge Burgos.

**Secretaría:** Ariel Gerfauo (Secretario General) y José Requiterena (Tesorero General).

**Taquígrafos:** Mabel Casal, Nelly Carmona, Marcelo Sartori, Marcia Matera, Tania Massey y Mónica Grasso.

**Asisten además:** integrantes de la Delegación Uruguay de CARU: Presidente, Ingeniero Civil Eugenio Lorenzo; Vicepresidente, Arquitecto Ruben Stagno; Delegado, Doctor Carlos Mata; Delegado, Licenciado Alfredo Pereyra; señor Intendente Municipal de Río Negro, Doctor Omar Lafluf; y Representante Nacional, señor Daniel Mañana.

SRA. PRESIDENTA. Buenas noches señores Ediles, señor Intendente Municipal, señores integrantes de la Delegación Uruguay de CARU, señor Diputado por el Departamento de Río Negro, Daniel Mañana.

Vamos a da comienzo a la sesión extraordinaria del día de hoy para escuchar a la Delegación de CARU, que está integrada por el Ingeniero Eugenio Lorenzo, Vicepresidente Arquitecto Ruben Stagno, delegado Licenciado Alfredo Pereyra y Doctor Carlos Mata, que son quienes nos acompañan.

Le voy a dar la palabra al Presidente de la Comisión de Puerto de esta Junta Departamental, Edil Maestro Fernando Quintana.

MTRO. FERNANDO QUINTANA. Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes para todos, autoridades presentes, señor Intendente, señor Diputado, compañeros Ediles, señores de la prensa. Un poco breve para decir la razón de esta invitación.

Nosotros hace un tiempo, extenso podríamos decir, hemos venido trabajando en conjunto con la Comisión de Vecinos de Apoyo al puerto local, quienes trabajan en apoyo con la Comisión de Puerto de esta Junta Departamental que presido, con la lógica preocupación por la escasa, por no decir nula, pero muy escasa actividad portuaria que registra nuestra localidad, una localidad que nació gracias al puerto y que hoy se ve en una situación en la que no hay movimiento, no hay actividad, y eso nos preocupa, le preocupa a los vecinos de esta ciudad y también a nosotros como Cuerpo.

Es por ese motivo que hace poco tiempo atrás, en oportunidad en que estuviera el Ministro Rossi aquí en Fray Bentos, la Comisión de Vecinos junto a la Comisión de Puerto se reunió con él para intercambiar ideas y trasladarle la preocupación que ya es

sabida por todos pero para reiterársela nuevamente, y las novedades que allí se escucharon no fueron todo lo que uno hubiese querido escuchar. El problema mayor o lo que mayormente se destaca como obstáculo para el desarrollo del puerto local hoy en día es el tema del dragado. Ese es el gran problema que tiene el puerto local para lograr un movimiento portuario activo y permanente. Si bien los barcos pueden ingresar no pueden salir con carga completa, lo que hace que los fletes se encarezcan y por esa razón los operadores prefieren u optan por otros puertos.

Nosotros entendemos que la situación actual del conflicto con la República Argentina no es tal vez el marco ideal como para que Uruguay intente hacer -si lo pudiera- un dragado unilateral, porque sería tomado tal vez como una actividad hostil o como una tentación por nuestros hermanos argentinos.

Pero de todas formas nosotros continuamos con esta preocupación, y en el marco de la misma es que junto a la Comisión de Vecinos -hoy está allí en la barra el Maestro Artigas Pereyra, que es uno de los que encabeza este movimiento de vecinos- se nos ocurrió y nos pareció oportuno invitar a los representantes uruguayos ante CARU, para conocer de primera mano la forma en que se está trabajando en este sentido.

Nosotros entendemos que el dragado es fundamental. Y no solamente nosotros sino que hay un estudio realizado por una consultora contratada por la ANP, por ECOCONSULT, que destaca como una de las principales debilidades de este puerto actualmente el dragado del río Uruguay.

Entonces, en el marco de esto es que nosotros tenemos la intención de colaborar con CARU en la medida de nuestras posibilidades, como Junta Departamental, como parte del Gobierno Departamental de Río Negro, para tratar de darle una actividad al puerto, una actividad que creemos se merece no sólo por merecimiento propio o antojadizo sino porque estamos convencidos de que el puerto local tiene un potencial de desarrollo muy grande, y eso va a beneficiar no sólo a Río Negro sino a toda la región.

Entonces, más o menos esa es la presentación del por qué llegamos a realizar esta invitación. No sé si algún compañero Edil de la propia Comisión tiene alguna pregunta puntual para realizar como para comenzar...

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el Edil señor Gérez.

SR. MARCOS GÉREZ. No tanto pregunta, porque a las preguntas las vamos a hacer entre todos ya que es un tema que conocemos todos porque es un problema latente no de tres años ni cuatro, no empezó a raíz del problema con la República Argentina, a raíz del litigio que tenemos desde el 2005-2006. Que luchamos por el dragado del río Uruguay debe hacer más de quince o dieciséis años, desde que fundamos en la Junta Departamental la Comisión de Puerto, de la que varios Ediles que la integrábamos ya no están. Es un problema que viene de atrás. Un problema serio. Anteriormente fue porque no había voluntad y no se quería dragar, y actualmente es porque tenemos este problema con la República Argentina y no podemos llegar a acuerdos, se han hecho gestiones, se ha conversado, pero no marcha nada en este momento.

El Edil Quintana decía que Fray Bentos nació alrededor del puerto. Fray Bentos nació alrededor de toda una zona portuaria, sobre todo en la zona del frigorífico, y este puerto ocupa una zona portuaria que se extiende desde el frigorífico hasta M' Bopicuá. Pero esa es la historia. De eso no queremos hablar ahora.

Lo que sabemos es que en Fray Bentos necesitamos que el puerto funcione para que le dé actividad a la población y ver si es posible crear puestos de trabajo para que realmente haya vida en Fray Bentos porque estamos con dificultades. Botnia no fue la panacea para nosotros. Siempre lo dijimos. Nosotros apoyamos esta inversión, todos estuvimos de acuerdo pero sabemos que no fue la panacea. Muchos dijeron que acá había nacido el paraíso y no fue así. Tenemos muchos desocupados en nuestro medio y tenemos que estar luchando para que la gente pueda pescar y pueda defenderse porque estamos en dificultades.

Por eso fue que hicimos acuerdo en la Comisión de Puerto y hablamos con gente de la Comisión Administradora del Río Uruguay -de CARU- para que vinieran a Fray Bentos a charlar en medio de esta situación y escuchar qué es lo que nos pueden decir con la posibilidad de un dragado que sabemos ha comenzado al norte de nuestra ciudad, sobre Paysandú, sobre Almirón, pero que hacia el sur, los cuatro pasos, no marcha absolutamente nada.

Y como decía el Edil Quintana, de esa forma los barcos acá no pueden cargar y tenemos dificultades tremendas en lo que tiene que ver con la circulación, con la navegabilidad del Río Uruguay.

Por eso nosotros primero queremos escucharlos a ustedes para ver qué dicen de todo esto y después los compañeros Ediles harán preguntas al respecto. Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el Edil señor Rodríguez.

SR. VÍCTOR RODRÍGUEZ. Gracias, señora Presidenta.

Un poquito de historia no tan lejana, sino más bien... Bueno, antes que nada presentarme: soy Víctor Rodríguez, Edil del Partido Colorado.

El Partido Colorado tuvo un Ministro de Transporte y Obras Públicas, el Ingeniero Lucio Cáceres, que en una oportunidad en que vino acá a Fray Bentos me comentó que no era viable, que no era rentable la extensión del puerto por el hecho de que el movimiento no justificaba la inversión. A esas declaraciones las hizo el Ministro Cáceres e indudablemente hubo una reacción muy grande por parte de la ciudad de Fray Bentos, que lo declaró persona no grata.

Yo siempre he dicho, incluso se lo he dicho al Edil Gérez en algunos programas radiales en que hemos estado y en la televisión, que en este Gobierno lo primero que hicieron fue la ampliación del puerto de Fray Bentos pero todavía no sabemos para qué. La prioridad fue esa pero lamentablemente hoy tenemos menos cargas que antes. Y nada más lejos que la negatividad, porque yo además de ser Edil soy comerciante y vivo de la gente que trabaja y de la gente que tiene dinero para moverse ¿verdad?, entonces

lo que deseo es que quienes sean las autoridades que correspondan me tapen la boca sobre esto, porque indudablemente va a ser beneficioso para todos y es lo que nosotros necesitamos.(mm)/

Yo tengo acá una carta que me facilitó el maestro Artigas Pereyra Ronher, que le envió el economista Antonio María Tomasenía, que participó en el nuevo Plan Maestro el Master Plan del Puerto de Fray Bentos conjuntamente con el de Nueva Palmira y donde le manifiesta que ha sido finalizado el plan “por nuestra consultora Ecoconsult S.A. y expuesto y entregado a la ANP -contadora Ana Rey y arquitecto Gonzalo Baranda- hemos entregado 20 copias de cada uno”, le dice.

Entonces nosotros sabiendo que estaba pronto el Plan Maestro, quisimos conocerlo. Y en oportunidad que vino el señor Silverman y en otra ocasión vino el señor Puntigliano a Fray Bentos, le preguntamos y nos dijo que estaba en la página web de la ANP. No lo pudimos encontrar nunca. Nosotros lo conocemos al Plan Maestro hoy extraoficialmente porque lo conseguimos a través de este señor que se encuentra en la barra.

Este economista le dice a Artigas: “Lo felicito por la idea del Foro internacional sobre la hidrovía del río Uruguay. Al respecto les informo que el estudio sobre el desarrollo regional y mejora de la navegación en el río Uruguay, que la Unión Europea, la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande y la CARU encararán conjuntamente entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay, es el estudio más completo al respecto y menos difundido. Afortunadamente tuve la suerte de participar como economista general y de transporte. También puede ser de utilidad el estudio sobre la ruta barcacera en el río Uruguay que Ecoconsult elaborara para la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande”.

En opinión de Artigas conjuntamente conmigo, siguiendo en consejo del señor Tomasenía, Artigas buscó en su carpeta del río Uruguay y encontró el programa de Alcance inmediato para el mejoramiento de la navegabilidad del río Uruguay y de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande y de la Comisión Administradora del río Uruguay. En un magnífico trabajo en cumplimiento del punto 3 del acuerdo, concluido entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, a través de intercambios de notas del 23 de diciembre de 1992. La Comisión Técnica Mixta de Salto Grande y CARU dan a conocer el resultado de su trabajo y el Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay -en ese entonces el doctor Sergio Abreu- el 24 de junio de 1993 -o sea hace 16 años y un mes exactamente- después de esa nota, que supongo llegó a ambos Ministerios de Relaciones Exteriores, no tenemos ninguna otra noticia, no hay ninguna otra información sobre resoluciones adoptadas por ambos países en el cumplimiento del punto 3 del acuerdo sobre la navegación en el río Uruguay.

Como por obvias razones estamos impedidos de esperar 16 años más, agradeceré que a la brevedad posible hagan llegar -los representantes que hoy tenemos de CARU- a esta Junta Departamental, toda la información que obre en poder de CARU para que, quien les habla pueda seguir soñando unos años más con la hidrovía del río Uruguay, la nuestra, pues la otra hidrovía no es casi totalmente ajena, salvo por las transferencias de carga de Nueva Palmira.

El litoral argentino uruguayo del río Uruguay, tiene más de cinco millones de toneladas anuales de producción, susceptibles de ser transportadas por vía fluvial.

Estimo que no es poca cosa para iniciar la hidrovía del río Uruguay al servicio de Argentina, Brasil y Uruguay.

Ese es nuestro sueño, tal vez sea también el de ustedes.

Muchas gracias por haberme escuchado y esperamos noticias de ustedes. Muchas gracias señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA. Voy a solicitar que cuando hagan uso de la palabra se nombren por la versión taquigráfica. Gracias.

ING. EUGENIO LORENZO. Buenas tardes para todos. Mi nombre es Eugenio Lorenzo, yo soy quien oficia como Presidente de la Delegación uruguaya en CARU, ingeniero civil de profesión.

Lo primero es agradecerles el recibimiento que -confieso- ha superado nuestras expectativas iniciales porque teníamos entendido que íbamos a tener una reunión o una charla no con el pleno de la Junta Departamental, sino con la Comisión de Navegación. Pero no importa porque los temas -obviamente- no son secretos y los podemos hablar tanto con un grupo reducido de Ediles como con toda la Junta.

En principio, particularmente no tengo novedades respecto de la situación que ustedes plantean.

Es correcto lo que se ha informado aquí, de que la única acción que está desarrollando en este momento el Estado uruguayo en pro de la profundización del río Uruguay y su utilización como vía navegable, es el dragado de Paso Almirón. Eso fue algo que logramos en este período de gestión, logramos el consenso de parte de la Dirección argentina para poder proceder a ese dragado. Se adjudicó la profundización de Paso Almirón a 4.30 metros, 3.70 metros en una primera etapa, 4.30 metros a posteriori, en un canal de diseño de 80 metros de manga.

A la fecha la información que tenemos nosotros es que lo que se ha dragado es básicamente Paso Almirón chico en una manga de 40 metros de ancho y hasta una profundidad de 3.70. Y se está ahora procediendo a profundizar la zona de Paso Almirón grande.

Nosotros somos conscientes de la preocupación de Fray Bentos y no sólo de Fray Bentos sino también de otros puertos del litoral, como puede ser Paysandú y eventualmente incluso Salto, para en todo momento mejorar las condiciones de navegación del río Uruguay.

Esas mejoras de las condiciones de navegación tiene dos patas fundamentalmente.

Por una pata la profundización. En eso no se ha podido avanzar, hay razones derivadas de la controversia y también algunas razones de toma de decisiones de los propios Estados. Lo que hay es adjudicado un tramo de dragado a Argentina, tramo que va entre Fray Bentos y Concepción del Uruguay.

Eso se adjudicó en simultáneo cuando se hizo la adjudicación de Paso Almirón, fue en el año 2007 -a fines del año 2007- y desafortunadamente Argentina, si bien tiene ese tramo adjudicado, inicialmente había dado el punta pie a un conjunto de acciones que parecía que iba a -efectivamente- materializar el dragado de esa importante zona,

después las presiones internas en el ámbito nacional argentino derivaron en que eso no se materializara en los hechos. Y sabemos por información de prensa, de que hay una pugna entre dos visiones en el litoral argentino respecto de la necesidad o no de materializar ese dragado de profundización, que atañe a un puerto con alto grado de prestaciones como también es el puerto de Concepción del Uruguay.

Decía que había dos patas en esto. La primera pata es esta de la profundización y la segunda pata, en la cual sí puedo decir que hay algunas novedades un poco mejores, es la pata de la señalización, las ayudas a la navegación, que parece en algunos casos que es una cuestión secundaria pero que tiene alta relevancia entendemos nosotros.

Cuando comenzamos la gestión en el 2005, había un cincuenta por ciento de las ayudas a la navegación fuera de servicio. Afortunadamente ahora hacia mediados de este año 2009, el porcentaje de servicio de las linternas y balizas que están en el tramo inferior del río Uruguay andan en el orden del noventa por ciento.

La CARU dentro del presupuesto que maneja -que como ustedes saben se ha visto afectado en parte en su capacidad de ingreso de recursos por las movilizaciones en la República Argentina- ha destinado parte de su presupuesto a financiar el mantenimiento de esas linternas, esas balizas, esas ayudas a la navegación, pues entendemos que es un atributo que el río debe -debe- siempre tener. (tm)/

Eso mejora las condiciones de navegación diurna y a su vez habilita las condiciones de navegación nocturna y es válido ya sea para un barco que cale cuatro metros o para una barcaza que cale dos metros.

En realidad estamos colaborando con la seguridad a la navegación. No estamos hablando de viabilizar o no más navegación sino que estamos tratando de dar las mejores garantías a la navegación que existe.

Creo que esa es la única novedad positiva que nosotros podemos transmitirles.

Con respecto a la navegación del tramo entre el kilómetro 0 a 100, esto es entre Nueva Palmira y Fray Bentos, la verdad es que a ciencia cierta hay muchos proyectos, algunos datan de la época que el Edil Rodríguez citaba, del año '92. El estudio que desarrolló la CARU junto con la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande en colaboración con la Unión Europea prefiguraba algunos escenarios que hablaban de un dragado a veintitrés pies hasta aquí, hasta la zona de Fray Bentos, hay algún otro escenario que habla de veintiocho pies, aquí a la zona de Fray Bentos, pero en los hechos nunca hubo un proyecto definitivo que el Estado uruguayo decidiera impulsar ante la CARU.

Nosotros como delegación, cuando asumimos en el 2005, no encontramos antecedentes del período anterior que registrara una línea de acción definida en eso. Hubo sí algunos impulsos que -quizás alguno de mis compañeros puede describir con mayor propiedad pues lo ha estado siguiendo con mayor detalle-, buscaban poder financiar esa actividad de dragado a través de un préstamo internacional, se hablaba de FOMPLATA y de alguna otra modalidad.

Creo que es allí "el kit de la cuestión", dragar efectivamente cuesta dinero y alguien tiene que viabilizar esa inversión inicial más allá de la discusión de si hay o no suficiente carga para sacar o si el dragado es un inductor de carga, luego que justifique la inversión. De hecho hay que hacer una inversión y hay que ver como esa inversión

tiene un retorno que podrá hacerlo el Estado o un particular. Sobre eso, como decía, no hay mayores definiciones, no conocemos hasta el momento ninguna definición muy clara de parte de ninguno de los dos estados respecto de la profundización. El momento es particularmente delicado para hacer un planteo de este estilo, hay sensibilidades muy alteradas de la margen derecha y un planteo de estos yo no esperarí que tuviera una acogida inmediata favorable del lado argentino. Pero bueno, obviamente no hay peor gestión que la que no se hace pero para ello lo que ciertamente sí necesitamos es una definición clara de qué se va a dragar, hasta dónde se va a dragar, quién va a asumir los costos de eso y cómo va a financiarse.

Antes de darle la palabra a alguno de mis compañeros simplemente voy a citar que hemos venido trabajando con el Presidente de la Administración Nacional de Puertos en aras de poder tener hacia el mes de octubre de este año, mediados, a fines de octubre, una instancia a la interna de los otros compatriotas que podamos pensar libremente respecto del uso del Río Uruguay como vía de navegación fluvial, cuál es nuestra visión del Río en lo que refiere a instalaciones, dragado, señalización, todas las cuestiones conexas que hacen a viabilizar las cargas, los transportes ínter modales que corresponde hacer, la complementariedad, en todo caso, entre los puertos que están a la ribera del Río.

Estamos pensando en hacer una jornada, les adelanto y desde ya les curso una invitación informal que después les llegará en forma formal, para la segunda quincena del mes de octubre, de reflexión colectiva para tratar de definir en forma conjunta políticas de estado porque ciertamente ésta es una de las temáticas en las cuales lo que se necesita son decisiones de largo plazo porque implican inversiones que tienen largo plazo de retorno e implican definiciones de país que tienen que ver incluso con Ordenamiento Territorial, con cuestiones que van más allá estrictamente de los márgenes del Río.

Así que yo me permito ceder la palabra a alguno de mis compañeros de la delegación que aprovecho a presentarlos. El Doctor Carlos Mata Abogado representante de la Cancillería uruguaya; el Arquitecto Ruben Stagno sanducero de origen y oficia un poco de nexo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y el Licenciado Alfredo Pereyra biólogo que es nuestro nexo con el Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca en particularmente con la DINARA. Yo obvié decirles en la introducción, que soy más bien el nexo con la Dirección Nacional de Medio Ambiente, es allí donde cumpla funciones.

ARQ. RUBEN STAGNO. Buenas tardes. Es un placer estar con ustedes y la verdad sea dicha, estaba en nuestro espíritu visitarlos, desde hace mucho tiempo habíamos dicho en la delegación que debíamos tener una instancia de diálogo con todas las Juntas Departamentales del Litoral y teníamos a la Junta Departamental de Río Negro anotada como primera en esta recorrida lo cual por distintas circunstancias se fue postergando, así que bienvenida sea la invitación que nos realizaron para poder tratar estos temas y también otros que hacen a nuestra actuación como delegación uruguaya ante CARU.

Cuando nosotros comenzamos nuestra actividad, fuimos designados en julio del 2005, recibimos una nota del Ministro de Transporte y Obras Públicas, Don Víctor

Rossi donde nos indicaba que se iban a iniciar las obras de ampliación del Muelle de Fray Bentos y nos hacía llegar su preocupación por el tema de cuatro pasos que limitaban el ingreso a este puerto. Los pasos de Márquez, Punta Amarilla, Punta Caballo y Punta Barrizal y nos invitaba a trabajar entorno al tema del dragado.

La nota fue respondida en ese momento por la Doctora Petrocelli que era nuestra Presidenta. Haciéndole saber que en CARU había un plan de dragado que tenía como base justamente lo que planteaba el señor Edil. Hubo un estudio de la Unión Europea junto con la CARU y la CTM donde se definían por un lado las profundidades que a Fray Bentos era de veintitrés pies, también a Concepción del Uruguay, a Paysandú diecinueve pies y a nueve pies hasta Salto, y se definía también posibles costos de ese operativo. En ese momento se hablaba de U\$S 23.000.000 para dragar el Río más U\$S 7.000.000 para la señalización, es decir el balizamiento. Nosotros encontramos que había un trámite avanzado ante FOMPLATA un organismo que estaba dispuesto a otorgar este préstamo a una tasa de interés bastante baja y que los estados debían definir si estaban de acuerdo o no en asumir este préstamo.

La verdad sea dicha que a nosotros nos entusiasmó bastante la situación que había en CARU, el avance que había en cuanto a la posibilidad de tener un préstamo internacional para dejar todo el río dragado y como sanduceros o litoraleños que somos, bien se dijo en Sala, es una vieja aspiración de todo el litoral. Sin embargo desgraciadamente nos encontramos con una coyuntura regional que dio vuelta nuestras expectativas y a partir de ahí con las movilizaciones en Gualeguaychú, los mensajes que empezamos a recibir fueron por ejemplo: página doce, de junio de 2007, *“Argentina se opondría al dragado del Río Uruguay. El Gobierno Nacional habría resuelto no realizar el dragado del Río Uruguay mientras siga el conflicto por la instalación de Botnia”*. De Radio Máxima on line, *“Argentina no avalará el dragado del Río Uruguay mientras dure el conflicto”*. Del propio Bisogni Intendente de Concepción, donde denuncia que hasta tanto no se solucione el conflicto binacional ocasionado por la instalación de la pastera en Fray Bentos y otras acciones y consultas tomada por el Río Uruguay, hechos que fueron denunciados en la Corte Internacional de Justicia lamentablemente el Estado argentino no tiene la voluntad de hacer el dragado. Bueno, el dragado está frenado por el reclamo de los ambientalistas. Hay varias notas periodísticas. Y en ese momento ustedes recordarán que cuando Kirchner visita Gualeguaychú dice que la causa de los assembleístas es una causa nacional, lleva el tema a La Haya y prácticamente queda congelada toda la gestión desde la propia CARU. (mg)/

No obstante nosotros tuvimos dos pequeños triunfos. Uno fue lograr el dragado del Paso Almirón, que hacía 14 años que no se dragaba y tenía 80 centímetros de agua; el buque que transporta el combustible a Paysandú para que de ahí se distribuya a todo el norte del río Negro, debía pasar por un canal alternativo de jurisdicción argentina, que se llama El Urquiza, con todos los riesgos que significa transitar por un canal que no está reconocido como el canal principal.

En ese momento fue muy trabajoso convencer a la delegación argentina de que este dragado no tenía nada que ver con Botnia, porque pensaban que Botnia iba a usar el puerto de Paysandú. Bueno, les demostramos que para nada Botnia iba a sacar madera por Paysandú, que la estaba trayendo por ferrocarril, por camión, etcétera, y logramos un apoyo del propio Presidente de la delegación, que nos dijo que sí, que llegado el

momento iba a apoyar nuestro planteo, y simultáneamente ellos nos pidieron el apoyo para dragar Concepción del Uruguay hasta el puente.

Fue así que, como dijo el Presidente, en el 2007 se adjudicaron estos dos tramos. ¿Y qué pasó?: que nosotros comenzamos el dragado, pero Argentina retiró la draga que tenía destinada a este dragado en Concepción del Uruguay, se la llevó al río Paraná y nunca más volvió. Es decir que nunca hicieron nada. Ahí está la presión, justamente, que decía, de los ambientalistas de Gualeguaychú.

Y la otra gestión que hicimos en CARU, que también fue un pequeño triunfo, fue que la Armada Nacional nos pidió la autorización para instalar doce boyas complementarias. Después de un año de gestión la delegación argentina las aprobó y hoy día ya hay seis boyas instaladas y seis más que en poco tiempo van a estar funcionando. A eso se une todo el esfuerzo de coordinación que hicimos desde CARU entre los dos países para restablecer muchas boyas que habían sido dañadas por el vandalismo y otras que se colocaron, más el apoyo financiero que está dando nuestra institución, que son cerca de U\$S 50.000 anuales, como decía nuestro Presidente. Y, bueno, son pequeños pasos que dimos durante este período.

¿Qué pasó posteriormente?: que se desató una especie de pulseada entre Concepción del Uruguay y Gualeguaychú, porque Concepción posee un puerto muy importante, con una infraestructura ociosa, y ellos tampoco pueden sacar barcos con mucha carga, como pasa con Fray Bentos. Entonces comenzaron una serie de movilizaciones; nosotros fuimos al puerto de Concepción del Uruguay; nos agradecieron mucho la presencia de los sanduceros ahí, y lograron sacar un barco de bandera uruguaya que hace el recorrido entre Concepción del Uruguay y Montevideo, llevando contenedores y que aspiramos que cuando esté dragado Almirón pueda llegar al puerto de Paysandú también.

Pero ese movimiento de Concepción del Uruguay requiere además apoyo para, en definitiva, sacar su plan de dragado, que es igual al nuestro. Los 23 pies que ustedes reclaman son los 23 pies que reclama Concepción del Uruguay. Entonces estamos en un pleno forcejeo, porque recientemente la Asamblea Legislativa Provincial, en Paraná resolvió por unanimidad apoyar el dragado del río Uruguay, lo cual manifestaron a las autoridades nacionales.

Creo que un paso interesante para todos los litoraleños sería visitar Concepción del Uruguay, brindarles nuestro apoyo, ya sea de las organizaciones civiles o de las Juntas Departamentales o de otro tipo de organizaciones vinculadas al río, al comercio, a la industria, etcétera, etcétera. En Paysandú funciona una comisión pro puerto de ultramar de Paysandú desde hace muchos años, desde hace nueve años, que trabaja intensamente en estos temas, y sería bueno que nos uniéramos en un esfuerzo en solidaridad por este gran reclamo de dragar el río, y de esa manera poder avanzar.

Nosotros, desde la CARU, como delegación uruguaya, tengan la seguridad de que estamos dispuestos a apoyar todos vuestros reclamos, pero también tengan claro que en esta situación regional que vivimos es poco lo que podemos hacer. También es cierto que el conflicto, una vez que La Haya lo decida, que será en marzo o abril del 2010, va a tener un final, y seguramente que ahí se abran nuevas perspectivas para lo que nosotros aspiramos sobre el río Uruguay.

Es eso lo que quería manifestarles. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Intendente Municipal.

SR. INTENDENTE MUNICIPAL. Primero que nada agradecer la presencia de la delegación de la Comisión Administradora del Río Uruguay. Realmente es un motivo alentador, que podamos estar aquí en la sede del Legislativo Departamental conversado con ustedes; quizás lo teníamos que haber hecho antes, bastante antes y no específicamente por este tema sino por el otro que también nos preocupa y nos viene preocupando hace tres años.

Yo tengo algunas dudas en cuanto a cuál es el fundamento y el beneficio fuerte que puede tener dragar el Paso almirón sin dragar de Fray Bentos a Nueva Palmira-Montevideo. Esa es una.

En segundo lugar, alguien, creo que fue el Presidente, preguntó si había carga; y alguien también dijo si “tenemos que dragar para después buscar la carga o tener la carga para después dragar”. La carga acá la tenemos. Esta es la región más productora de granos del país y está muy concentrada. Sur de Paysandú, Río Negro y Soriano, tenemos yo diría que el 85 % de la producción de granos del país; creo que tenemos casi el 90% de la producción de soja, que en este momento el país tiene un millón de toneladas, más un millón y pico de trigo, cebada y maíz, pero hemos hecho todos los esfuerzos todos, hemos hecho reuniones con los empresarios, con los comercializadores de granos, se han hecho experiencias y los números así no cierran. O sea que no nos hagamos ilusiones de que esto pueda ser un tráfico de barcazas de granos, porque no da. Las diferencias son vintenes comparado con la complicación que significa traer hasta el puerto y del puerto embarcar. Quiere decir que está la carga; solamente es económica y viable si puede salir un barco con 30.000 toneladas.

Y, por otro lado, yo he tenido algunas reuniones con el Intendente de Concepción del Uruguay; ellos han luchado bastante; no es solamente el tema de Botnia; ellos tienen una pelea muy fuerte con el puerto de Rosario; entre ellos mismos están enfrentados por la defensa de los puertos, y, por lo tanto, el retiro de la draga no sé si realmente fue por el tema de Botnia o para favorecer al puerto de Rosario. Acá estuvo la gente de Concepción, en dos reuniones, y lo único que se logró fue el tránsito de algunos contenedores, que puede favorecer a Paysandú, porque creo que acá también estábamos tratando de lograr, se sigue tratando, la Administración Nacional de Puertos ha trabajado, y ha trabajado fuerte, para poder hacer una pequeña terminal de contenedores. Pero el grueso del tema acá es el transporte de granos, pero con barcos que salgan con una carga importante. Gracias.

SRA. PRESIDENTA. ¿Alguien más va a hacer uso de la palabra?

Tiene la palabra el Edil Gérez.

SR. MARCOS GÉREZ. ¿Cuál es la opinión de la parte argentina que integra CARU sobre todo esto? Es decir, en el relacionamiento que tienen ustedes con ellos ¿intercambian sobre estas cosas, sobre esta situación que perjudica en última instancia no solamente a los uruguayos, también los perjudica a ellos y que tiene poco o nada que ver la situación de la instalación de Botnia con el tránsito –podríamos decir- del río Uruguay? Es una cosa bastante cerrada, porque ¿qué tiene que ver la instalación de la planta? (mc)/

¿No entienden cómo se tendría que llevar adelante correctamente lo que es la administración del río Uruguay, de su estatuto y todo lo demás? En última instancia no se discute nada. ¿Está cerrada o no? Está cerrado y hace tres años que no se habla más nada. ¿Está clausurada la charla sobre eso?

Eso es lo que pregunto.

ING. EUGENIO LORENZO. Voy a empezar por el final; si bien hay otras preguntas que también planteó el Intendente: ¿cuál es la opinión de la delegación argentina sobre el tema dragado del río Uruguay yo diría que la opinión no es única. Si uno se va a guiar por la integración de la delegación argentina, esa integración recoge expresiones de voluntad de distintos sectores de la población argentina; y que van en un abanico bastante amplio, tenemos delegados argentinos que son radicalmente opositores al dragado –al concepto uso del río Uruguay como vía de navegación fluvial- y que si bien puede ser una posición más o menos individual creo que también recoge alguna posición –espero, confío que minoritaria- pero presente en la población de la zona de Gualaguaychú.

Por otro lado, se tiene gente que es muy proclive al dragado –gente que viene desde cerca de Concepción del Uruguay y que viene con una mentalidad muy portuaria, de un pueblo que tiene esa vocación- que en estos momentos se encuentra rehén de una situación que no acompaña. Pero lo que hay que destacar del correr de esta situación de conflicto, es que la delegación argentina ha tenido un férreo ceñimiento a las pautas que establece la Cancillería argentina.

En este tema uno puede tener charlas de boliche, coloquiales, pero a la hora de jugarse los papeles quien marcha la cancha -y así se sigue a pie juntillas- es lo que establece la Cancillería argentina y allí sí hay una estrategia de actuación muy definida en lo que tiene que ver con el conflicto que actualmente estamos dilucidando en la Corte Internacional de La Haya.

Por ello lo que tenemos son muestreos de percepciones de cómo pueden opinar algunos sectores de la población argentina –de nuestros vecinos ribereños, del otro lado- pero de última siempre la posición –de momento- de la delegación argentina es sobre el tema dragado desde Fray Bentos hacia aguas abajo no se habla.

No es un tema en el cual se pueda avanzar hasta que la situación de conflicto no se dilucide y de allí en más veremos cómo podemos seguir adelante.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Edil Massey.

SR. LUIS MASSEY. Gracias. Buenas tardes; saludo a la delegación de la CARU.

Mi pregunta tiene relación, tomando lo que decía recién el Presidente, en cuanto a cuál es la situación de parte del Gobierno argentino con respecto al dragado –cuál es la posición mejor dicho-. Más que nada esto va dirigido al delegado argentino de la Cancillería, en el sentido de que... eventualmente cómo ve la Cancillería lo que se pudiera hacer a través de la región.

Porque me planteo lo siguiente: el Gobierno argentino está en contra. Y hasta que no se solucione ante La Haya no va a mover nada para el dragado.

Ahora bien, estos eventuales movimientos regionales que pueda haber –de presión para el Gobierno argentino- ¿no pueden ser interpretados precisamente como

(nc)

eso? Algo que está llevando adelante la cancillería, diplomáticamente, las conversaciones con el Gobierno... El Gobierno argentino puede pensar: por un lado estamos conversando sobre este tema y ustedes por otro lado me están haciendo presión con movimientos regionales –en este caso con Concepción, etc.-.

No sé si está clara la idea. ¿Cómo ve la cancillería esto?

DR. CARLOS MATTA. En primer lugar agradecer por la invitación. Estábamos algo sorprendidos –como decía el Presidente de la delegación- porque pensábamos que iba a ser una charla con una comisión, pero muchas gracias por la invitación y por la gentileza de que el pleno de la Junta reciba a la delegación de Uruguay ante CARU.

En mi caso particular debo decir que integro la delegación de Uruguay ante CARU a partir de agosto del 2008, en gran medida como consecuencia precisamente del conflicto o la controversia que existe entre Uruguay y Argentina y que está a consideración de la Corte Internacional de Justicia.

Naturalmente que no puedo avanzar mucho más en estos temas, primero porque es un asunto en el cual a fines del mes de setiembre, principios de agosto, se van a hacer las audiencias finales, previas al dictado del fallo por la Corte Internacional de Justicia.

Y segundo –naturalmente- porque entre las funciones de los distintos ministerios de Relaciones Exteriores está –es el fundamento de la diplomacia- nunca se cortan definitivamente los diálogos, pero también en este caso precisamente –y aquí estoy hablando ya no del área del Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay sino de la Comisión Administradora del río Uruguay- se ha complejizado muchísimo el tema del ejercicio de las competencias por parte de la CARU con la controversia que existe a raíz de la instalación de *la papelera* aquí en Fray Bentos.

Esto ha impedido que la Comisión –que CARU- haya podido avanzar en temas que precisamente –y en algunos casos hay acuerdo entre los delegados-, pero fundamentalmente –me atrevo a decir en el caso de la delegación argentina- las decisiones no son tomadas por la propia delegación sino directamente por la Cancillería argentina. Y esto ha impedido que CARU haya avanzado en temas en los cuales desde un principio esta delegación –que reitero no la integré desde el primer momento, que sí la integraron los compañeros-... pero tenían muchos planes, como acaba de decir el arquitecto Estaño y el Presidente Lorenzo, pero se vio contaminada toda esta situación por la controversia.

Como éste es un organismo internacional que necesariamente para actuar requiere del consenso de las dos delegaciones, basta que una de ellas no otorgue su consentimiento para que no haya voluntad de la comisión.

Al decir esto ustedes se darán cuenta de la complejidad del asunto; no obstante ello –también como señalaron el arquitecto Stagno y el ingeniero Lorenzo- algunas cosas que no son menores las ha hecho CARU en estos años.

Precisamente el tema del dragado probablemente sea uno de los más complicados. Complicados si partimos del supuesto, como lo hace la delegación argentina, de que en determinado tramo del río Uruguay puede beneficiar al emprendimiento de la empresa Botnia. Entonces allí se termina básicamente la discusión. No la discusión que podemos tener fraternalmente en los ámbitos de la propia CARU, pero obstaculiza esta situación el adoptar una decisión. Y esa es la situación, que es muy compleja y muy delicada, a la cual está enfrentada CARU desde hace ya prácticamente tres años.

(nc)

Reitero: algunas cosas se han hecho, y algunas cosas que no son menores, a pesar de toda esta situación.

Naturalmente que en una interpretación muy personal, pero que creo que la compartimos todos los miembros de la delegación, va a existir un punto de inflexión cuando la Corte Internacional de Justicia dicte el fallo. (nc) Que naturalmente nosotros esperamos que sea favorable a los intereses de nuestro país y allí se van –por lo menos- a aclarar muchas situaciones y CARU va a poder –a mi juicio- reasumir el ejercicio de todas sus competencias que por la actuación de una de las delegaciones, ve cercenada sus posibilidades hoy; naturalmente que estamos hablando de abril o mayo del año 2010 y creo aún que con el fallo algunas cuestiones pueden surgir acerca de la interpretación del fallo, etcétera.

Simplemente les digo esto para que Uds. vean la complejidad y la delicadeza con la cual se tiene que mover la delegación uruguaya ante CARU, aquí ya no se trata de un tema de voluntad de una de las partes, no se trata de prioridad de una de las partes, sino que si se encapsula o mejor dicho, si tiñe la controversia toda la actuación que pueda tener CARU, es bastante complejo el actuar de la Comisión.

No se si he sido claro al respecto, si no quedo abierto para cualquier consulta. Gracias.

SRA. PRESIDENTA.- Tiene la palabra el Edil Víctor Rodríguez.

SR. VÍCTOR RODRIGUEZ.- Gracias señora Presidenta. Hemos oído a los que están cortando la ruta decir que si el fallo de La Haya es negativo para ellos no abandonarían la causa que ellos persiguen.

La guerra de puertos existe desde la época de la historia de la independencia uruguaya, la naturaleza nos privilegió con darnos costas distintas con la República Argentina, con arenas blancas, aguas transparentes y profundas, contra el fango y el arrastre de la costa argentina, dicen que eso es fruto de la rotación de la tierra; siempre los argentinos pusieron trabas a los dragados porque eso beneficiaba indudablemente a nuestro país y temían que la salida al mundo se polarizara por Uruguay, el gran perjudicado siempre fue Fray Bentos.

Con la instalación de BOTNIA, después de no haber acuerdo con las autoridades argentinas, se produce el corte de la Ruta 136 con el apoyo de autoridades del Gobierno pseudo ambientalistas, piqueteros, delincuentes que impiden la libre circulación de vehículos por dicha Ruta, hace ya cuatro años, tres años en forma permanente; nos ha hecho ver que los intereses económicos han quedado claramente demostrados porque hoy que la opinión de algunos gobernantes argentinos ha cambiado e intentan levantar el corte, una de las condiciones que ponen los asambleístas es que Argentina no le venda madera a BOTNIA por decreto.

Yo digo delincuentes porque eso se ha transformado en un foco de corrupción y hablo por los procedimientos que se han hecho, un procedimiento que hubieron cinco mil prendas de vestir, trasiego de combustible, comestibles, que eso indudablemente va

contra los intereses del comercio local, o sea, Fray Bentos siempre es el perjudicado; la pérdida de doscientos puestos de trabajo en la cabecera del Puente Internacional, eso también ha contribuido a que Fray Bentos sea el gran perjudicado; yo les pregunto, sus pares de la Comisión Mixta de CARU, como Comisión Mixta no aceptan el Tratado de MERCOSUR, la Ley de Libre Circulación, ¿qué argumentan para poder fundamentar que están de acuerdo con lo que están haciendo un pequeño grupo de argentinos? Me imagino que en esas reuniones Uds. conversaran con ellos y les dirán que están actuando mal, que están violando elementos esenciales. Me pueden contestar eso.

ARQ. RUBEN STAGNO.- En primer lugar decía el Edil Gérez de cómo podemos interpretar o concebir una postura tan irracional de la Delegación Argentina en cuanto a no habilitar el dragado del Río y yo creo que es mucho más irracional la postura del Estado Argentino con lo que decía ahora el Edil Rodríguez, de que solevanten un corte que ha perjudicado a los pueblos ribereños, tanto de Uruguay como de Argentina y el primer perjudicado ha sido Fray Bentos con la pérdida de más de doscientos puestos de trabajo, pero lo sentimos también en otros pueblos del litoral y lo siente la propia CARU que ha perdido clientes en cuanto a carga, en cuanto a tránsito de camiones por miles, si comparamos con las cifras del año 2005 cuando no había cortes y como conseguimos que esa nación no acate una decisión del Tribunal Arbitral del MERCOSUR, son realmente situaciones irracionales a las cuales estamos enfrentados y con las cuales nos sentimos impotentes.

En CARU como seres humanos hemos tenido serias discusiones con la Delegación Argentina, a tal punto que el Presidente en determinado momento sostuvo en el propio Plenario, que el Puente no estaba cortado y lo dijo también a la prensa, ¿por qué?, porque técnicamente si alguien quiere pasar, las oficinas de CARU están abiertas, se cobra el peaje pero en la realidad nadie puede pasar por ese Puente salvo el que tiene la tarjeta plastificada, lo cual también denunciarnos a través del Diario El Telégrafo porque en determinado momento se nos hizo llegar una tarjeta plastificada que los piqueteros emiten a quien ellos quieren, actuando como policía, como autoridad en Migración Argentina.

Entonces la tarea nuestra es bastante difícil porque tenemos frente a nosotros una Delegación que está maniatada por la Cancillería y los argumentos que nos da son los que vienen de la misma y en las conversaciones más íntimas a veces nos dicen que ellos podrían tener una postura diferente pero tienen que obedecer a su Cancillería, tenemos un delegado de Concesión del Uruguay que está totalmente de acuerdo en el dragado, en rehabilitar su Puerto, pero hasta que el Estado Argentino así no lo decida, el dragado en esta zona es como un imposible.

En cuanto a por qué se dragó Almirón, bueno yo participé con otros delegados de las reuniones interministeriales que se hicieron durante varios meses y el tema central es el que yo dije, en Paysandú hay una planta de acopio de combustible de ANCAP mediante la cual se abastece a todo el norte del Río Negro y para ello se usa un buque que se llama ANCAP 9º y si no dragamos Almirón muchas veces el buque no puede pasar o pasa con la mitad de su carga, entonces llevándolo a quince pies, por lo menos el

ANCAP 9º va a poder llegar a esa boya petrolera que está frente justamente a la CARU, aguas abajo del Puente Paysandú-Colón.

Por otro lado, la Administración Nacional de Puertos en este proyecto de rehabilitar los puertos del litoral empezó invirtiendo –creo- cinco millones de dólares acá en Fray Bentos, ahora está haciendo la ampliación del muelle de Nueva Palmira y empezó también las obras de refundación y refuerzo de pilares y vigas del Puerto de Paysandú porque no admite carga de los contenedores, entonces se está haciendo una pequeña playa para permitir la carga de contenedores, ese trabajo que empezó hace uno o dos meses va a llevar un año y en cuanto al dragado pensamos que en octubre de este año ya va a estar habilitado, ese es el motivo del dragado de Almirón, en tanto los pasos que están más al sur, todos están a quince pies o más, según un informe que nos brindan nuestros asesores en materia de navegación en CARU mensualmente. Gracias.

SRA. PRESIDENTA.- Tiene la palabra el Edil Hugo Amaral.-

SR. HUGO AMARAL.- Buenas tardes, quiero reiterar lo que ya han dicho algunos compañeros Ediles sobre el agradecimiento a la Delegación Uruguaya ante CARU, lo mío son dos preguntas muy cortas y muy específicas.

Entre los cometidos que tiene CARU, entre uno de ellos, es la administración de los pasos, digamos de lo que comúnmente denominamos puentes, la pregunta específica mía es si al estar cerrado el puente del lado argentino, si hay previsto o CARU tiene la posibilidad económica para el mantenimiento de la estructura, es algo que periódicamente se ha manejado de que puede pasar mucho tiempo sin que se atienda la estructura del puente por razones económicas, evidentemente, la principal puerta de entrada que hubo a Uruguay, tanto en mercaderías como en pasajeros fue el Puente Internacional, el hecho que se haya cortado evidentemente que económicamente debe de haber influido muchísimo, por lo tanto mi pregunta va dirigida a eso, si hay algún plan y si de repente el costo puede ser manejado por CARU actualmente, si la ecuación económica no se les complicó demasiado. (ms)/

Y la otra pregunta que quería hacer ya fue realizada por uno de los compañeros Ediles y por lo tanto ya fue contestada por ustedes, así que la pregunta específica sería esa.

ING. EUGENIO LORENZO. Voy a empezar por esta última en realidad.

Es correcto que CARU administra los puentes, los puentes internacionales, el puente Libertador San Martín y el puente General Artigas. Es una puntualización que me interesa hacer porque en la formulación de la pregunta quizás inadvertidamente se introdujo... La CARU no administra los Pasos de Frontera. Son dos cosas distintas, porque de hecho hay algunas situaciones problemáticas en los Pasos de Frontera, particularmente en el caso del puente General Artigas, que se ha visto recargado ante la desviación de tráfico.

Decía entonces que CARU administra los puentes y esa es la principal fuente de ingreso que tiene la Comisión, por ende la afectación del tránsito que decía Stagno, la

pérdida de unos miles de vehículos en el tráfico ha tenido una implicancia económica significativa, que ha redundado en una merma en los ingresos de la Comisión.

Vale decir que tradicionalmente la Comisión tiene un presupuesto importante que maneja y tiene excedentes, y esos excedentes se vuelcan a los Estados. En el caso específico del 2006 hacia adelante la merma en la recaudación ha implicado que la CARU haya tenido en algunas ocasiones que apelar a fondos propios para continuar desarrollando sus tareas. En contrapartida, también vale decir que con motivo de la controversia algunas actividades que la CARU realizaba, que eran bastante demandantes de recursos, como algunas actividades de monitoreo de calidad de las aguas, se hayan suspendido. Entonces, eso también ha tenido una merma en lo que es el presupuesto de gastos de la Comisión.

No obstante eso, el balance general es que la Comisión tiene un presupuesto relativamente equilibrado en este momento, debiendo apelar en algunas ocasiones a sus fondos propios para seguir desarrollando el conjunto de actividades que tenía previstas.

La CARU ha seguido haciendo actividades de mantenimiento en este período. En particular, en este momento tenemos en carpeta tres o cuatro cosas que vale la pena mencionar.

Está abierta, con presupuesto ya previsto y a punto de adjudicarse, una licitación para el reemplazo del sistema de iluminación del puente General Artigas -el puente General Artigas tiene ya treinta años y el General San Martín también- porque el sistema de iluminación no se había actualizado, no se había reemplazado. Entonces hemos tomado la iniciativa y hemos dispuesto los fondos para ello, para hacer un reemplazo del sistema de iluminación, una mejora. Y naturalmente que en este marco de rescisión presupuestal hemos decidido comenzar por el puente que está siendo más solicitado, que es el General Artigas, con expectativas después de trasladar esto al puente General San Martín. Es una actividad de mantenimiento que hemos estado desarrollando.

Otra, tiene que ver con la cabecera del puente Libertador San Martín, porque había una zona muy deteriorada en la cabecera de acceso al puente sobre el lado uruguayo; viniendo de Argentina antes de cruzar el peaje, hacia mano derecha, había una zona importante, un bacheo importante. Allí se hizo un trabajo bastante importante también que insumió algo más de U\$S 100.000 e implicó el recapado, llegar a la zona de su base, acondicionar una nueva rasante y hacer una nueva carpeta. Toda esa tarea la hizo la Comisión por administración directa utilizando a sus funcionarios y comprando los materiales... En ese caso el proveedor fue Argentina. Fue una actividad de mantenimiento significativa.

Otra actividad de mantenimiento significativa que se está haciendo ahora -en este momento está abierta a licitación y estamos haciendo los estudios de las ofertas- y que tiene que ver con un diagnóstico estructural de ambos puentes... Estos puentes son estructuras que tienen ya un período grande, están dentro de su vida útil naturalmente, han tenido mantenimiento en forma permanente. Pero es de buen padre de familia

-digamos- proceder a inspecciones periódicas a fondo de los aspectos estructurales para tratar de detectar eventuales desviaciones de la estructura de su condición natural, y por ende tener un mantenimiento preventivo que corrija esas falencias.

La Comisión nuevamente en este caso, con presupuesto del 2009, espera adjudicar ese trabajo de consultoría importante. Se han presentado empresas muy grandes, universidades de ambas márgenes. Es una actividad de mantenimiento y no implica necesariamente una obra pero sí un análisis profundo de cuáles son las necesidades, los puntos rojos o los puntos amarillos a los cuales hay que prestar atención. Hay una valoración de que la estructura está en buenas condiciones a pesar del tiempo de vida que ya ha transcurrido, pero es bien sano proceder a una inspección que hacía muchos años -vale decir- no se realizaba.

Así que esa fue otra actividad de mantenimiento que se ha estado realizando.

También se han realizado otras actividades de mantenimiento cotidianas que tienen que ver con la señalización tanto vertical como horizontal. Tenemos acciones de pintado de las señalizaciones horizontales que estamos desarrollando y también hemos reparado unas lozas en el caso del puente San Martín entre el puente y la zona del Paso de Frontera, unas lozas que habían tenido asentamientos diferenciales y había fallado un poco en sus bases, lo que generaba que cada vez que pasaba un vehículo pesado golpeteara y sacara material, entonces se hizo una toma de juntas, trabajo que también fue hecho por la Administración con funcionarios de CARU. Por suerte hemos contado con la colaboración de ellos en un contexto de una situación muy particular del corte de ruta o el corte del puente como se ha dicho, que es una situación muy conflictiva. La CARU ha hecho un esfuerzo significativo para que eso no afectara a los funcionarios de CARU que estaban involucrados, y allí en contrapartida se ha solicitado un esfuerzo a los funcionarios para que pusieran lo mejor de sí en pro de hacer un conjunto de actividades. La ocasión del corte de ruta fue propicia para hacer estas acciones porque en caso de que hubiera un tránsito normal hubiera sido muy difícil desarrollarlas.

A propósito de algunas otras intervenciones anteriores, me gustaría mencionar que más allá de que nosotros tenemos un convencimiento -porque así lo hemos escuchado de nuestra contraparte argentina- de que un dragado aguas abajo de Fray Bentos en este momento sería muy difícil que prospere, vale decir que Uruguay nunca ha presentado formalmente en la CARU la intención de ese proceder. Ni Uruguay ni Argentina. No ha sido objeto de debate que alguna de las partes propusiera la acción del dragado. Por ende, a mi entender, y es una opinión muy personal...

SR. MARCOS GÉREZ. Perdón, ¿qué no ha presentado Uruguay? No le entendí.

ING. EUGENIO LORENZO. Uruguay nunca presentó formalmente en el ámbito de la CARU una intención de proceder al dragado aguas debajo de Fray Bentos. No ha presentado un proyecto específico. Tampoco lo ha hecho Argentina.

A lo que voy es a que no ha habido de ninguna de las partes un detonante de ese proceso. Uno puede suponer que la otra parte le diría que no... Yo creo que hay que hacer de alguna manera una calistenia, que podría ser un sano ejercicio comenzar a debatir. Pero eso implica que alguien tome la sana decisión de decir: "Bueno, yo asumo

la realización de esta actividad, entonces le pido la opinión a la otra parte.” Porque eso de alguna manera también fuerza la necesidad de presentar argumentos, si no, de momento simplemente son todas opiniones. Sin embargo ahí, llegados los tantos uno es donde tiene que defender posiciones.

Es una puntualización que me interesaba hacer, porque si todos tenemos la vocación y la opinión consensuada de que el dragado es importante... Pero bueno, alguien tiene que cargar sobre su espalda esa tarea y llevarla adelante.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el Edil señor Rodríguez.(mm)/

SR. VÍCTOR RODRÍGUEZ. Gracias señora Presidenta.

En oportunidad de que nos visitara el señor Presidente de la Administración Nacional de Puerto, doctor Puntigliano, él manifestó que el desarrollo de la región dependía del dragado del río Uruguay. Y dijo que si no lo hacen los argentinos, lo tiene que hacer el Uruguay por su cuenta y lo único que tiene que hacer es avisarle a Argentina que va a hacer el dragado.

Eso lo dijo acá en la Junta Departamental y consta en actas.

ING. EUGENIO LORENZO. No es mi intención polemizar con Puntigliano, máxime cuando no está Fernando aquí presente. Pero de hecho, las obligaciones que a las partes impone el estatuto, el tema de las obras de profundización de dragado, sin duda son obras que pasan por el procedimiento que en el estatuto regla en cuanto a la consulta con la otra parte.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Edil Marcos Gérez.

SR. MARCOS GÉREZ. Gracias señora Presidenta.

Naturalmente que todo está reglado jurídicamente dentro del estatuto. Pero no me he fijado -que lo tengo, ha sido dejadez mía- la parte uruguaya -como ellos también- ¿pueden solicitar unilateralmente realizar el trabajo del dragado? Con la autorización, con el acuerdo de ellos ¿Uruguay puede pedir por la necesidad desde el punto de vista de su desarrollo económico, poder hacer el dragado con su propio peculio?

ING. EUGENIO LORENZO. Entiendo la pregunta y la respuesta es sí. Porque de hecho es lo que pasa en este momento en Paso de Almirón.

En Paso de Almirón el Estado uruguayo ha solicitado -a su costo- realizar esa actividad de dragado financiándola con recursos propios, sin que Argentina aporte recursos para ello.

En el caso del tramo adjudicado a la República Argentina entre Fray Bentos y Concepción del Uruguay, tenía el mismo régimen. Era una obra que el Estado argentino iba a financiar sin aporte del estado uruguayo y de la cual íbamos a hacer beneficiarios ambos Estados.

SR. MARCOS GÉREZ. Naturalmente que nosotros eso no lo hemos solicitado ¿verdad?

ING. EUGENIO LORENZO. En este momento no.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Edil Víctor Rodríguez.

SR. VÍCTOR RODRÍGUEZ. Gracias señora Presidenta.

Quiero agregar, después de todo lo que han manifestado, que el doctor Gross Espiel dijo que “el río Uruguay no es un río compartido sino todo lo contrario, es un río jurídicamente delimitado. En aguas uruguayas podemos dragar con solo avisarles, que lo financiamos los uruguayos, aun en el tramo primero donde siempre lo dragaron los argentinos a su costo”. Porque es el que llega a Concepción del Uruguay, a donde llegaban 80 barcos por año y ahora llega solamente uno por mes.

Por eso es que no quieren dragar, por eso es que el Uruguay no quiere dragar. Pero no pueden oponerse -los argentinos- a que los uruguayos draguen si lo pagan.

ING. EUGENIO LORENZO. Creo que coincidimos con usted en esa percepción. El espíritu con el cual fue concebido el estatuto del río Uruguay, el tratado de límites, el estatuto tenía como un uso de lo primordial es la navegación. Por ende en el espíritu del estatuto está el utilizar el río Uruguay como vía de navegación fluvial.

De allí uno podría derivar la conclusión de que sería poco esperable una oposición fundada de la otra parte.

ARQ. RUBEN STAGNO. Quería decir que el estatuto establece que la Comisión debe adjudicar el tramo, sea un privado, un ente público que va a realizar el dragado de uno o cualquiera de los pasos, la Comisión lo debe adjudicar.

Se podría dar la situación de un proyecto que presente una de las partes y la otra parte no de la autorización, no digamos la autorización sino la conformidad, eso desemboca nuevamente en una situación conflictiva porque si la otra parte lo realiza, nuevamente estamos en una situación similar a lo que nos ha pasado ahora.

Entonces, lo que hay que valorar es si en estas circunstancias conviene a los intereses del Uruguay una situación de ese tipo, o no es más conveniente esperar el fallo de La Haya para después sí proceder al dragado y si es una obra binacional mucho mejor, que sería lo correcto así como hicimos los puentes, como hicimos la Represa de Salto Grande ¿por qué no se puede tener un proyecto de dragado total como el que se presentó a FOMPLATA, financiado por los dos países como obra binacional? Porque también para Uruguay solo, invertir estos U\$S 23:000.000 que se habló que saldría el dragado total del río Uruguay, es bastante difícil dado que somos un país chico, con una economía reducida.

Entonces, son temas que seguramente se han valorado de parte de la Cancillería.

Otra cosa que dije pero lo dije muy a título personal y que un Edil preguntaba, ¿cómo vería la Cancillería uruguaya si nosotros diéramos solidaridad o apoyo a todos los reclamos de Concepción del Uruguay?

Lo que manifesté fue a título personal, de que me parece que los litoraleños debemos estar unidos y cruzar el charco y decir del otro lado que queremos el dragado y que queremos el desarrollo regional en todos sus aspectos. Y de hecho han ocurrido algunas instancias de este tipo.

Recuerdo que vinimos a Fray Bentos hace no mucho tiempo por temas de rehabilitación portuaria, donde estaba el Ministro Rossi, estaba el señor Intendente Lafluf, estaba el Vicepresidente de la ANP y había una delegación de Concepción del Uruguay, estaban seguramente todos ustedes. También fuimos con el señor Intendente Julio Pintos a Concepción del Uruguay en una instancia que nos invitaron y no recibimos ningún tiró de orejas de la Cancillería.

Es decir, que pienso que son actitudes o posiciones normales entre vecinos, entre hermanos que estamos luchando por lo mismo.

Simplemente quería decir eso. Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señora Edila Beatriz Castillo.

PROF. BEATRIZ CASTILLO. Gracias señora Presidenta.

Dos cosas: una pregunta y una reflexión. Concretamente ¿Uruguay unilateralmente no ha hecho ninguna solicitud para dragar el río Uruguay? ¿Por qué motivos? ¿Por motivos económicos porque no tenemos ese dinero, esos U\$S 23:000.000 para hacerlo, no hay voluntad política o no es conveniente? ¿Cuál es el motivo por el que Uruguay no ha hecho esa solicitud? Si es por lo que usted acaba de decir, por esperar el fallo de La Haya, lamentablemente no tenemos muchas esperanzas de que eso esté estrechamente relacionado porque con lo que ha pasado ahora, que Uruguay asumió hace algunas horas la Presidencia pro tempore del MERCOSUR en Asunción, por lo que allí se dijo y lo que allí pasó, las esperanzas de mejorar un relacionamiento no son muchas.

Entonces, creemos -modestamente y humildemente- que más vale solos que mal acompañados y sería buena cosa en pensar en un “plan b” por si no existen buenos resultados a partir del fallo de La Haya o sea tal vez -lo más probable- un fallo ambiguo, en donde se reconozca que se violó el tratado del río Uruguay pero que después eso se subsanó por el acuerdo Operti-Bielsa, es un tema tal vez que no corresponde entrar. Pero en realidad mi modesta opinión es que esto no va a cambiar gran cosa y que sería bueno que el Uruguay pensara en seguir solo con el dragado del río Uruguay porque no se ofrecen muchas esperanzas en que la situación y el relacionamiento con los hermanos argentinos cambie. No por el país ni por el pueblo argentino, sino por las políticas que se están llevando últimamente adelante en todo el MERCOSUR.

Entonces creo que sería bueno que se nos dijera definitivamente porque nosotros estamos acá -y lo hemos dicho varias veces- en la primera línea de la trinchera, nosotros somos uruguayos pero estamos en Fray Bentos y los intereses y nuestra situación es muy distinta al resto del país. Nosotros tenemos desde toda nuestra vida, desde nuestra existencia, desde nuestros 150 años, un relacionamiento con Gualeguaychú muy particular. (tm)/

Gualeguaychú es una ciudad colonial y nuestro origen tiene mucho que ver con Gualeguaychú y ese relacionamiento está quebrado. Y está quebrado por un corte que es injusto, es una situación lamentable, pero además por añadidura eso ha generado estas dificultades con el Gobierno argentino. Entonces, creemos que no hay mucha perspectiva y sería buena cosa que Uruguay pensara seriamente en una opción unilateral, se ha manejado por la prensa, y yo sinceramente creí que esa solicitud se había realizado.

Repito la pregunta, ¿cuál es el motivo? ¿Falta de decisión política, falta de recursos o falta de oportunidad? No sé por qué Uruguay no hace esa solicitud y esa decisión unilateral del dragado...

Perdón, si la contestaron no me quedó claro.

ING. EUGENIO LORENZO. Lamentablemente yo no puedo evacuar su duda, no tengo la información de por qué Uruguay..., en este caso nosotros no podemos hablar ni por el Poder Ejecutivo del Estado uruguayo, ni por esta Administración, ni de Administraciones pasadas, ni tampoco de privados que podrían eventualmente ser promotores de esta iniciativa.

Lo que sí le puedo confirmar es que no existen antecedentes en CARU de que Uruguay como parte integrante del Estatuto, hubiera solicitado o que se le hubiera asignado el dragado de ese tramo. Las razones escapan a la información que yo manejo.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Intendente Municipal de Río Negro.

SR. INTENDENTE MUNICIPAL. Primero quiero decir que siempre tuve el concepto -porque era lo que había escuchado- que para dragar los cuatro pasos que tenemos que dragar tenía que haber acuerdo de las partes porque si no, no se podía hacer. Ahora si no entendí mal lo puede hacer Uruguay por sí solo.

En segundo lugar, el tema de la irracionalidad de las dos cosas, del corte del puente y del dragado, es muchísimo más irracional la falta de dragado que el corte del puente porque se puede pensar que de repente en el corte del puente se está esperando el resultado de La Haya, coincido con todos los que acá han hablado, la irracionalidad argentina no va a afectar el resultado de La Haya y buscarán otra cosa, pero, hay que entender también la situación de esta zona del país. Acá no hay explicación viable ni posible y todos estamos de acuerdo que el país en su conjunto se afectó, pero a esta parte del país se la hizo trizas por lo que es muy difícil llegar a entender. Además el corte del puente hoy por hoy es una responsabilidad exclusiva del Gobierno argentino que ha venido manteniendo la posición de violar un tratado pero es responsabilidad del Gobierno argentino, como decimos nosotros, los tratados se firman entre los países no entre un grupo de vecinos y se respetan por parte de los países.

Me sorprendió mucho y me alegra por un lado que se esté haciendo mantenimiento en el puente, por otro lado me sorprende mucho que tenga un presupuesto equilibrado cuando está pasando la ínfima parte tanto de mercadería como vehículos o personas, entonces mi pregunta es si el aporte para esas obras que se están haciendo la hacen los estados porque si el principal recurso que tenía la Comisión Administradora del Río Uruguay era, justamente, la actividad del puente ¿tres años cerrado el puente y tener un presupuesto equilibrado? Honestamente es una pregunta de ignorancia nada más.

Lo otro que también me sorprende es que nunca se haya presentado un proyecto de dragado excepto de que la Cancillería opine de que no es conveniente, también se puede pensar que presentar un proyecto con todos los agravios que nos han hecho supongo que no se tomará como ningún agravio muy fuerte.

Y tercero si no es así, si la Cancillería no considera que sea agregarle más leña al fuego, me parece que sería prudente presentar un proyecto porque además en todas las reuniones que hemos tenido hay operadores que están dispuestos a invertir en este tema. Nada más, gracias.

ING. EUGENIO LORENZO. Voy a hacer una aclaración, seguramente me expresé mal. Cuando yo hablaba de presupuesto equilibrado me refería a que el presupuesto lo ha equilibrado la Comisión con fondos propios de la Comisión.

La Comisión ha tenido que apelar a sus fondos propios para poder soportar su presupuesto que, entre otras cosas, ha previsto la realización de estas acciones de mantenimiento. Para el año 2009, estoy hablando de memoria me puedo equivocar, hay algo así como una afectación de U\$S 1.000.000 de fondos propios de la CARU para soportar el presupuesto de la CARU previendo la realización de un conjunto significativo de actividades que incluyen algunas de las que acabo de describir.

LIC. ALFREDO PEREYRA. Quiero significar algún aspecto que a riesgo de pasar por eludir la contestación de una pregunta, cosa que no es así, espero que sepan comprender lo siguiente: soy el Consultor Jurídico Diplomático de la Cancillería, es decir, soy un funcionario subordinado y en este momento por integrar CARU, por ser un funcionario subordinado y además por integrar el equipo que está realizando la defensa de Uruguay ante CARU, no puedo responderles asuntos que justamente se están dilucidando ante la Corte Internacional de Justicia y probablemente van a ser expresado, inclusive el Doctor Gross Espiel es uno de los agentes de Uruguay ante la Comisión y de lo que se está discutiendo ante la Comisión es precisamente la interpretación del Estatuto del Río Uruguay, jese es el corazón de la controversia! Muchas de las preguntas que se hacen aquí, naturalmente que en forma muy inteligente, es lo que se va a defender y sostener en la controversia, en el juicio ante la Corte Internacional lo cual me inhibe necesariamente a que dé una opinión sobre el tema.

Con relación a la política regional o cómo debe participar Uruguay o no en los asuntos de promoción de intereses y demás, naturalmente que Uruguay tiene propuestas alternativas, perdón, más que Uruguay el Ministerio de Relaciones Exteriores siempre se maneja con escenarios alternativos. Naturalmente que no soy yo como funcionario subordinado el que puede comunicarles a ustedes cuáles son las diferentes alternativas que hay porque eso es potestad necesaria del Ministro de Relaciones Exteriores.

Entonces les pido que sepan comprender la situación, necesariamente me tengo que inhibir de dar una respuesta en esos aspectos tan concretos que refieren a temas objeto de la controversia.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el Edil Doctor Álvaro Debali.

DR. ÁLVARO DEBALI. Gracias, señora Presidenta. Buenas noches, el saludo para quienes nos visitan y el agradecimiento por estar acá al señor Intendente, señores Diputados, compañeros, funcionarios y prensa.

La última intervención de alguna manera es parte de lo que quería hablar, veía que varias de las preguntas de mis compañeros Ediles, seguramente por estar en el lugar que estamos y por estar, de alguna manera, padeciendo la situación que se ha sufrido

nos lleva a la necesidad de querer saber ¡cómo diablos salimos de eso! estamos todos ansiosos pero claramente las preguntas no eran para ninguno de ustedes. Probablemente cuando se decidió pedir el dragado del Paso Almirón, Cancillería haya tenido algo que ver, no haya sido cuestión que se le ocurrió sólo a la delegación uruguaya sino que Cancillería debe haber tenido alguna instrucción al respecto lo que uno claramente puede leer que si se los instruyó a que pidan acá y no se los instruyó a que pidan acá por algo será. (mg)/

En el acierto o en el error de esa resolución o de esa decisión de cancillería, y compartiéndola o no quienes estamos hoy acá –es la esencia de la democracia en definitiva-, me parece que claramente no son ustedes los destinatarios de esas preguntas, y simplemente eso era lo que quería plantear. Obviamente no quise eludir el hacer uso de la palabra; la anterior intervención también desprende que eso es lo que está en el fondo de por qué Uruguay no ha planteado otro tipo de dragado de Fray Bentos para abajo. Nada más.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el Dr. Mata.

DR. CARLOS MATA. Respecto a la intervención del Edil Debali, yo venía reflexionando justamente sobre eso. Una de las cosas que atentamente he seguido en toda esta reunión, ha sido como un proceso de aclaración un poco de qué función o qué cometidos tiene la delegación propiamente en la CARU. Nosotros somos la representación de una de las partes, en este caso de Uruguay, y oficiamos un poco en esa función, si hay un proyecto de país que tiene interés en hacer un dragado o cualquier emprendimiento, nos comunica a nosotros y nosotros lo presentamos como delegación de la parte a la Comisión, donde la otra parte es la que va a tomar estudio de esa propuesta que está haciendo uno de los dos países. Funciona así y viceversa.

Entonces, en tal sentido, cuando se plantea, no es que la delegación uruguaya... y el ejemplo de Almirón cae exactamente. Almirón fue un planteo que surge del Poder Ejecutivo, vinculado con ANCAP y con la Cancillería, y es analizado –como también lo manifestó el Arquitecto Stagno- ese proyecto y lo presentamos en el seno de la Comisión para que fuera tomado en consideración por la delegación argentina, y de ese modo se logra una adjudicación para que se pueda realizar el dragado de Almirón, y así se procede. Pero había una iniciativa del país, Uruguay, de hacer ese dragado. De existir una iniciativa así, como dice la Edil, bienvenida. O sea, la delegación uruguaya la tomaría y la presentaría.

El tema del dragado debe ser siempre adjudicado por una razón sobre todo de aspecto ambiental, debido a que tiene que haber un proyecto de hacia dónde se vuelca ese dragado. Entonces ahí intervienen ambas delegaciones para poder acordar cómo va a ser ese proyecto de dragado, en qué etapa se va a hacer, etcétera, etcétera.

Históricamente, Argentina realizó siempre el dragado; creo que Uruguay –que me corrija Stagno- no sé si lo había hecho una vez en Almirón, pero nunca Uruguay dragó acá en la zona del kilómetro 0 al kilómetro 100; siempre históricamente lo hacía Argentina las veces que se hizo.

Pero, un poco volviendo a la reflexión inicial: nosotros no proponemos, no es iniciativa de la delegación uruguaya proponer un dragado. Debemos recoger la iniciativa de un proyecto de país, en el cual están involucrados muchos intereses. Yo creo que una de las cosas que quizás se deba recorrer y que lo mencionó, y quiero

reiterarlo, el Ingeniero Lorenzo: un encuentro que se va a hacer con Puntigliano y con muchos actores, al cual van a estar por supuesto invitados también ustedes, y ahí se puede hacer un diagnóstico de situación y ver qué es lo que se necesita, aquello que es necesario, qué posibilidades hay, qué proyecto hay, que me parece que es una de las cosas que de repente estarían faltando para poder resolver todos esos aspectos del dragado sí, el dragado no, la carga, el puerto, etcétera, etcétera. Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el Edil Almirón.

SR. JOSÉ L. ALMIRÓN. El tema de la no presentación de proyectos para mí tiene una explicación muy lógica. La presentación de un proyecto implica, lo han dicho ellos, que trasciende; es un proyecto país, es el gobierno que tiene que fijar una política, y lo tiene que hacer además en el momento de la elaboración de su presupuesto. Ahora, partiendo del concepto que no puede haber dragado si una de las partes no está de acuerdo; partiendo de los antecedentes, incluso lo que señalaba el señor Stagno, a través de partes de prensa y de cosas que todos aquí conocemos, que hacen ya prever la negativa al dragado, mal puede el país presentar un proyecto pidiendo el dragado, porque presentar un proyecto implica hacer una presupuestación; hacer una presupuestación implica hacer una reserva de dinero para llevar adelante el proyecto, para llevar adelante un proyecto que ya de antemano se sabe que no va a ser aceptado y, por lo tanto, le va a quedar al gobierno una partida de dinero que no va a poder utilizar en otra cosa, porque estuvo pensada para un proyecto que de antemano se sabía que no se iba a poder realizar.

Me parece que es ahí donde está la gran explicación; que acá no es una falta de interés en presentar iniciativas de dragar de Fray Bentos para abajo; aquí lo que se trata es... porque incluso dijeron recién que estaban hablando de una suma de U\$S 23.000.000; el señor Intendente dice que hay inversores privados que podrían aportar. Aunque se aportara –desconozco y no sé los montos- la mitad del presupuesto estimado, el gobierno y en definitiva el país quedaría con una cantidad de dinero de rehén, porque no podría aplicarlo en otra cosa que aquello para lo que fue presupuestado, y para presupuestar en algo que ya de antemano todos sabíamos. Y cuando se pide hacer el Paso Almirón, es porque ya habían, por intermedio de la Cancillería, conversaciones avanzadas que estaban indicando que había un ambiente favorable a la realización de ese dragado. Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Intendente.

SR. INTENDENTE MUNICIPAL. Yo cuando hice referencia al tema del proyecto... podemos conversarlo... el dragado del río Uruguay se viene precisando hace 20 años y el presupuesto se hace al inicio del 2005. Y lo que dije de los inversores lo dije porque en las conversaciones que hemos tenido con la Administración Nacional de Puertos y los productores y los comercializadores de granos, han manifestado eso. Pero no quiere decir que estén. Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Arquitecto Stagno.

ARQ. RUBEN STAGNO. Yo pienso que como conclusión de esta reunión tan linda que hemos tenido, de intercambios, de conocernos, de reflexionar en voz alta, podríamos pensar que hay que diseñar una CARU post controversia y tener proyectos para ese momento, porque los hechos políticos son muy cambiantes, las correlaciones de fuerzas también cambian; entonces no soy tan pesimista como la Edil, en cuanto a que en el año 2010 tengamos un escenario diferente. Pienso que como países hermanos en algún momento vamos a lograr un entendimiento, y que el tema del dragado va a estar sobre la mesa como una prioridad, como otros temas también importantes para el río Uruguay que tenemos que desarrollar, ya sean los temas del saneamiento del río, ya sea cómo las localidades ribereñas tratan sus efluentes cloacales, ya sean los aspectos turísticos, recreativos que nos ofrece el río, y tantos otros proyectos que podríamos impulsar. Entonces para ese momento, donde seguramente va a haber otras condiciones para dialogar, creo que deberíamos irnos preparando.

En lo personal, porque todo esto que estoy diciendo es sumamente personal, pienso que el dragado no debe ser encarado unilateralmente por Uruguay. Pienso que, como dije anteriormente, debe ser una obra de carácter binacional, y que, tal como pudimos realizar, uniéndonos los pueblos ribereños, el puente de Fray Bentos, el puente de Paysandú, podamos también realizar el dragado en forma conjunta, apelando a un préstamo a bajo interés, etcétera, etcétera, y que no sea una carga tan costosa para Uruguay, con una inversión millonaria que en última instancia la va a usar también la República Argentina.

Y el plan de dragado está, que es el que tenía CARU y que se presentó en FOMPLATA. Habrá que afinar algún aspecto técnico, porque FOMPLATA estaba pidiendo algunos detalles técnicos, pero en última instancia ese plan de dragado existe, está en la CARU, la CARU lo adoptó como un plan oficial y tenemos que referirnos a él. Esa es mi posición. Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el Edil Víctor Rodríguez.

SR. VÍCTOR RODRÍGUEZ. Gracias, señora Presidenta. Me llama la atención... es decir, no me llama la atención, lo que pasa es que nosotros indudablemente hemos estado totalmente en desacuerdo con la actuación de la Cancillería uruguaya desde que empezó este conflicto, y también me llama la atención que cuando tengamos un representante de la Cancillería no le esté permitido hablar.

En cuanto a lo que decía el Intendente, de los capitales privados, como la playa de contenedores de Montevideo, como el dragado en el puerto de Montevideo, que para los argentinos es muy malo eso, porque cada vez que el Uruguay draga un metro le saca el 7% de las cargas de contenedores al puerto de Buenos Aires...

Entonces, yo creo que ningún país puede negar un dragado que no polucione o que no cause un perjuicio al otro. Es el caso, por ejemplo, del Canal de Casablanca, que ese sí no se draga porque podría perjudicar la playa de Concepción del Uruguay. El dragado del río Uruguay beneficia a los dos países. (mc)/Y si no está presupuestado estamos en este Gobierno haciendo asociaciones con privados para poder llegar a algunos proyectos.

Entonces creo que podría haberse hecho un proyecto y presentado con capitales

privados. Porque lo que pasa es que nosotros necesitamos, es imprescindible para seguir siendo un puerto ultramarino, tener el dragado del río, sino siempre vamos a estar estancados en esto que estamos hoy y no vamos a salir.

Con respecto a los argentinos... el Gobierno argentino y el Gobierno uruguayo... no me cabe ninguna duda de que esto es la venganza de la cancillería argentina contra el Presidente Tabaré Vázquez, porque antes de las elecciones dijo que no permitiría que se radicaran ni Botnia ni Ence y después terminó apoyando la construcción de la planta de Botnia –si no polucionaba-. Últimamente estamos usando mucho el término: “*hoy te digo una cosa y mañana te digo la otra*”.

Nada más señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA. Hay más Ediles anotados... sí señor Lorenzo.

ING. EUGENIO LORENZO. Si me permiten voy a hacer un par de aclaraciones y alguna reflexión; no con ánimo de responder a alguien en particular pero sí para aclarar algunos términos que aquí se han volcado.

En primera instancia Carlos –como bien se ha presentado él- es sólo consultor jurídico de la Cancillería, aquí nosotros como integrantes de la delegación uruguaya somos representantes del Gobierno uruguayo, del Estado uruguayo en la Comisión Administradora del río Uruguay, ante nuestra contraparte argentina. Y si bien estamos todos de alguna manera vinculados a algún ministerio, en realidad no estamos oficiando en calidad de representantes de ningún ministerio; me interesa puntualizar eso, obviamente Carlos lo puede hacer mucho mejor que yo.

Creo que si mi introducción dio esa percepción me excuso por ello y me apresuro a rectificarlo.

En segunda instancia, el Canal Casa Blanca no perjudica las playas de Concepción del Uruguay, la decisión de dragar o no el canal Casa Blanca corresponde a otro tipo de argumentaciones, está probado a partir de profusos estudios realizados por Uruguay. Puedo hablar con propiedad del asunto porque yo mismo participé de ellos en el año 1993/94 y después Argentina también hizo sus estudios y ambos análisis fueron concluyentes en la misma dirección, en el sentido de que el dragado del canal Casa Blanca no habría de perjudicar el canal de Banco Peláez –las playas de Concepción del Uruguay-. Por ende me permito hacer esa aclaración por algo que se expuso en sala.

Y vinculado a algo que se había mencionado antes...

SR. VÍCTOR RODRÍGUEZ. “No habría”, dijo usted.

ING. EUGENIO LORENZO. Yo dije que *no habría* un efecto sobre las playas si se hiciera el dragado.

SR. VÍCTOR RODRÍGUEZ. Pero no lo confirma.

ING. EUGENIO LORENZO. Yo no puedo decir *no hay*, porque el dragado no está hecho, por eso hablo en condicional. *No habría un efecto sobre las playas si se hiciera el dragado.*

(nc)

Eso que le estoy trasladando no es sólo lo que se recoge en el acta sino en este caso mi opinión profesional, como profesor universitario vinculado a las actividades que se hicieron en esa instancia para llegar a esa conclusión.

Y con respecto al costo de la obra o de la existencia o no de un proyecto, ampliando lo que citaba Pereyra antes, de cuál es nuestra función como delegación uruguaya en la CARU:

En el caso del canal Almirón allí lo que hubo fue una decisión del Ejecutivo que se materializó entre otras cosas en un acuerdo en el cual participaron el Ministerio de Transporte, la Cancillería, ANCAP y la propia delegación uruguaya en CARU para impulsar el proyecto –para presentar ese proyecto en la Comisión-, porque de hecho ha habido una decisión del Ejecutivo de impulsarlo. Y nuestra función en CARU fue presentarlo y convencer a la contraparte argentina de la necesidad y pertinencia de la adjudicación de ese dragado.

En ese caso la tarea no fue del todo ardua. Fue menos ardua que por ejemplo la instalación de las boyas –el año pasado-. Nosotros estuvimos argumentando en CARU y recurriendo a la mayor gama de argumentaciones que a ustedes se les ocurra en pos de que Argentina habilitara a que Uruguay instalara ayudas complementarias a la navegación.

Uno podría preguntarse: ¿qué cosa hay más natural que en un río que está balizado –que es un río que se usa para la navegación- se instalen boyas adicionales?, que simplemente lo que hagan sea complementar los auxilios.

Por eso de vuelta: el Estado uruguayo -en este caso el Ejecutivo a través de la iniciativa de la Armada Nacional- decidió hacer ese balizamiento complementario; vino a la delegación uruguaya, por ende la delegación uruguaya presentó la iniciativa en CARU y estuvimos más de un año argumentando de muy diversas maneras, apelando a todos los resquicios del derecho internacional –incluso a acuerdos internacionales-, tratando de que Argentina diera su consenso para que se pudiera efectivizar esa obra que era con fondos propios del Estado uruguayo pero en la cual sí necesariamente había una definición de parte del Ejecutivo de desarrollarlo.

Pero voy al tema del costo de la obra, creo que en este tema me permito apelar a la creatividad. No necesariamente el único camino es la obra que hace el Estado con fondos propios del Estado y financia el Estado; podría haber otras modalidades, de hecho en la zona del río de La Plata hay otras modalidades implementadas... en la cual quizás haya algún interesado que pueda hacer la obra y el Estado en contrapartida tener algún tipo de peaje –peaje ciego que se dice-. Efectivamente es una obra que con los niveles de cargas que se manejan es muy difícil que se cierre el balance económico –la tasa de retorno de una iniciativa de este estilo sería muy baja-. Pero eso visto desde la perspectiva únicamente del ejecutante de esa actividad.

A su vez también está la parte –que citaba hoy el Intendente- de la ecuación económica del usuario. A alguna gente prácticamente no le da la ecuación económica para cambiarse de modalidad de carga; pero eso es visto desde el punto de vista de la perspectiva del transportista -o en este caso del productor rural que tiene que vender su grano o del acopiador que tiene que sacar ese grano-. Ahora, si uno internaliza todos los otros costos-país que tiene alguna modalidad de transporte y la compara con la que tiene otra -costos de accidentalidad, morbilidad, mortalidad, mantenimiento de la traza vial-... Todos esos costos son muy importantes, y eso necesariamente no es un costo que el

(nc)

operador de la carga esté mirando –porque no son costos que se le externalizan a él-.

Sin embargo si uno usa una ecuación-país entonces ahí sí son puntos que tiene que balancear y quizás –digo quizás porque no lo tengo estudiado con propiedad- si uno mete todos esos costos e internaliza todas esas externalidades ahí la ecuación económica resulte otra y se justifique aun con un análisis estrictamente económico la realización de la actividad.

Creo que con cabeza abierta me parece que son perspectivas que hay que empezar a considerar, y no solamente la perspectiva de “me conviene salir por acá, me dan los pesos para salir”. Obviamente cada decisor individual va a pensar con esa mentalidad, creo que en una iniciativa de desarrollo regional -de visión de país- hay que analizarlo también con otra perspectiva para tomar -de forma conjunta, colectiva y con el mayor grado de consenso- esas decisiones en pos de iniciativas de desarrollo.

Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Tiene la palabra el señor Danzov.

SR. BRUNO DANZOV. Gracias señora Presidenta.

No pretendo cambiar el eje del tema de fondo de la conversación, pero sí lo dijo hace un momento, un tanto al pasar el Presidente de la delegación y me generó la duda en cuanto a la suspensión del Programa de Monitoreo de la Calidad de Aguas del río Uruguay.

Sabemos a instancias de quién, pero nos gustaría conocer cuál fue la argumentación, la fundamentación para que se suspendiera este Plan de Monitoreo, si existen actualmente conversaciones o si es otro de los importantes elementos que debemos poner en la columna del debe hasta tanto la Corte Internacional de Justicia dirima la instancia de conflicto.

Gracias. (nc)/

LIC. ALFREDO PEREYRA.- Les puedo decir que están suspendidas todas las actividades de monitoreo y calidad de agua, exclusivamente de calidad de agua, así también se suspendieron lo que eran las campañas de monitoreo de la planta de celulosa de BOTNIA, que se habían realizado dos campañas.

Las campañas de monitoreo de calidad de agua, conocidas como PROCOM, Programa de Contaminación, que realizó la CARU históricamente, se suspendieron a partir de enero de 2006, el argumento que esgrimió la Delegación Argentina no fue algo razonable, fundamentado, simplemente –como mencionamos ya varias veces- argumentó que esa era la directiva que recibía de la Cancillería Argentina y que por tal razón no daban consentimiento a realizar las campañas conjuntas, que como hemos mencionado, si no hay la predisposición de la otra parte para hacer una actividad, no se hace, por más que esté presupuestada, por más que tengamos el dinero, tengamos a los asesores y a los técnicos dispuestos para realizarse, no se puede hacer; por tal razón no se hacen, no hubo una fundamentación razonable ni técnica para suspenderlas, entendemos nosotros que si fue todo debido a la controversia y muy probablemente a que no existan trabajos en conjunto que de algún modo podrían perjudicarlos a ellos en la Corte.

En tercer lugar y según lo que preguntaban respecto a si hay diálogo, les digo que nosotros permanentemente insistimos en que se vuelva a hacer el monitoreo, somos los que creemos muy firmemente que el monitoreo conjunto es la mejor herramienta para poder responder a si hay un impacto desfavorable o no al medio ambiente, creemos que esos estudios al ser conjuntos de algún modo muy valioso, jerarquizan el trabajo porque lo están haciendo técnicos de ambos países, incluso la Corte de La Haya en su primera intervención dijo que la CARU era el Organismo por excelencia más apropiado para poder realizar eso, nosotros los hemos invitado en más de una ocasión, incluso en dos ocasiones a través de una nota por Cancillería a la Cancillería Argentina para que se reiniciara el monitoreo conjunto y no hay caso, no lo van a aceptar.

Lamentablemente yo no soy muy optimista en que una vez que la Corte de La Haya se pronuncie, volvamos a hacer el monitoreo, la verdad que personalmente no lo creo porque es toda una actitud que debe tomar el Gobierno Argentino, ya no pasa tampoco en este caso por la Delegación Argentina que ella quisiera hacerlo, pero la directiva que tiene es de no hacerlo y por supuesto que sería bueno que se reiniciara y se comenzaran a hacer –como lo estamos haciendo ahora- monitoreos en forma unilateral, Argentina por su lado y Uruguay por el otro, lo que sí hemos logrado es hacer algo aguas arriba, en la parte del embalse estamos haciendo el monitoreo de floraciones algales porque eso sí se lo han permitido, pero fue por iniciativa nuestro, porque nosotros dijimos que de algún modo vamos a tratar de ir haciendo algo y como el tema de floraciones se desarrollaba muy frecuentemente en la zona del embalse, nos pareció que podía ser un modo de estar haciendo algo a favor de las comunidades, insistimos en hacerlo un poco más abajo y no fue aceptada nuestra propuesta, eso es lo que puedo responderle.

SRA. PRESIDENTA.- Tiene la palabra la Edil Beatriz Castillo.

PROF. BEATRIZ CASTILLO.- Gracias Presidenta. Lamento que en esto hay muchas dudas que a veces no se pueden aclarar por razones de oportunidad, porque estamos en el medio de una controversia, pero saben que a veces y acá voy a hablar tal vez no como Edila sino como profesora de historia, esto no es extraño para nosotros y esperar unos meses al 2010 no creo que cambie mucho las cosas porque hace doscientos años ya que tenemos oscilaciones en estos temas, porque ahora que últimamente se trae a Artigas y parece que cuando estamos en tiempos especiales resucitamos a alguna frase de Artigas, podemos decir que el pueblo argentino no es ni será nunca nuestro enemigo, sino su Gobierno actual, eso por algo que decía el Intendente.

Entonces lamentablemente creo modestamente, humildemente opinamos que sería bueno igual presentar el proyecto porque no presentar proyectos porque seguramente no nos van a acompañar o no nos van a atender en relación al relacionamiento que tenemos, no habla bien de lo que se debe hacer y tal vez que si veintitrés millones de dólares, si conviene a la economía y si conviene a la región, no es tanta cosa como para salirse del presupuesto, ya que se salen del presupuesto en tantas cosas, entonces creo que eso también está previsto.

Ojala, si es como dice Ud., si es un tema de optimismo, dentro de unos meses porque para el 2010 no falta tanto, no creo que cambien tanto las cosas, ojala que me equivoque, lo deseo de alma por el Uruguay, por mi Departamento y especialmente por Fray Bentos, pero queda muy poco tiempo para el 2010 para ver cómo se va a resolver esta situación, espero que así sea, lamentablemente por los antecedentes que tenemos y proyectándonos hacia el futuro, creo que sería buena cosa como dice Barrán cuando habla de la independencia del Uruguay, más vale solos que mal acompañados. Nada más, gracias.

SRA. PRESIDENTA.- Tiene la palabra el Edil Marcos Gérez.

SR. MARCOS GÉREZ.- Nosotros nunca hemos creído en aquella teoría que cuando peor mejor, no, porque nosotros convocamos a esta reunión para –fundamentalmente– procurar informarnos de la situación que se tiene frente al dragado del Río Uruguay, que como dijimos al principio, lo corroboraba el señor Intendente, es un tema de hace quince o veinte años, por lo tanto darle la responsabilidad a alguien de tres o cuatro años en medio de una situación de conflicto, como tenemos con la República Argentina, no me parece que sea racional, pero se pretende que alguien que no sean los argentinos tienen culpa de esto, nosotros lo que queremos es coadyuvar a buscar salidas y los problemas que existen, más allá de la controversia con los argentinos por BOTNIA, los problemas de integración, los problemas históricos pesan.

Yo recuerdo algunas enseñanzas de algunos viejos políticos anti-imperialista en el Uruguay que sostenían que nunca va a haber una integración verdadera mientras existan las multinacionales, porque las multinacionales están por encima de los estados nacionales, tienen más poder que los propios Gobiernos y sucede; hay cosas que nosotros no conocemos en profundidad acerca de la situación en este momento del desarrollo económico en América Latina, donde está nuestro País inserto, dentro de los distintos grupos que actúan y que son dueños de los medios fundamentales de la producción y del comercio del intercambio y en medio de todo eso están los puertos, están los intercambios.

Todas estas situaciones que tenemos son complejas, forman parte de nuestra dependencia, dependencia desde hace muchos años, forma parte de toda una situación que en América Latina se ha dado, que se ha profundizado durante años y ahora avizora como países de América Latina con salidas democráticas con otras con otra concepción de país pero hay amenazas, amenazas latentes, como lo que está pasando en Honduras, que el otro día quisimos discutirlo y se negó, forma parte de ese contexto latinoamericano y de esta situación que tenemos nosotros hoy en este país, porque nosotros no estamos separados del resto de América Latina, bueno, son nuestros problemas y querer discutir lo particular sin ver lo general, es muy difícil eso, tenemos una situación general de dependencia que buscamos lograr salir de ella a través de la lucha de los pueblos y de la integración de los pueblos.

La integración de los pueblos, en el caso del MERCOSUR y de todas las resoluciones que existen internamente, todavía son totalmente insuficientes para una real y verdadera integración y dentro de eso está toda esta situación del dragado del Río

Uruguay, de los problemas de los puertos que este Gobierno lo ha enfocado buscando fundamentalmente en una acción complementaria en todos los puertos del litoral, todos estamos de acuerdo, nadie ha estado en desacuerdo. (ms)/ Y nosotros tenemos problemas particulares con nuestro puerto por la realidad de un conflicto que se ve hoy... ¡Vaya a saber quién metió la cola en todo esto con el tema de Botnia, que son capitales multinacionales! Son problemas serios no fáciles de arreglar. Por lo tanto no se le puede cargar la romana a nadie nacionalmente hablando. Hay que ver si hay salidas, pero vamos a seguir haciendo gestiones, vamos a seguir conversando, y nada más que eso.

Gracias.

ING. EUGENIO LORENZO. Señora Presidenta, simplemente a modo de cierre de nuestra intervención.

Volviendo al tema objeto inicial del llamado, que tiene que ver por una parte con el dragado del río Uruguay, yo me permito ampliarlo a la navegabilidad del río Uruguay. Me gustaría resumir un conjunto de acciones -más allá de que nuestra noticia a su planteo inicial creo yo que no es lo que ustedes estaban esperando- y resaltar algunas cuestiones que la CARU a través del impulso de la Delegación Uruguaya está desarrollando o ha venido desarrollando en pro de la mejora de la navegabilidad del río Uruguay.

Algunas ya las citamos y tenían que ver con la instalación de boyas complementarias, la adjudicación de la parte del presupuesto de la Comisión para solventar costos de mantenimiento de la navegación.

También un aspecto muy significativo que no mencionamos antes, que tiene que ver con una tarea de levantamiento integral del río, que implica barimetrías de todo el río; estamos hablando desde Nueva Palmira hasta la zona de aguas arriba del embalse de Salto Grande. Sondeo entonces de la condición del río. Extracción de muestras para determinar tipos de fondos. Vuelos aerofotométricos para restituir las márgenes y determinar con propiedad el estado del río; esa es una actividad sumamente onerosa que la Comisión ha comenzado antes de fines del año pasado, ha estado desarrollando este año y confío en que seguirá desarrollando el año siguiente, que sin dudas va en pro de las mejoras de las condiciones de la navegabilidad del río que permite conocer en detalle cuál es la condición del río, dónde están las dificultades de los pasos y la condición que ellos tienen. Ha presentado algunas obras en el río Uruguay que tienen que ver con la instalación de terminales portuarias en Nueva Palmira, en un escenario de complementariedad entre las instalaciones portuarias que hay en la vera del río, que son significativas porque hacen también a la mejora de las condiciones generales de navegabilidad.

Y después, un par de cuestiones que no han prosperado aún demasiado pero que han sido impulsadas por la Delegación Uruguaya y que tienen interés de andamiento: por una parte la difusión plena del documento al que se hizo referencia aquí, del estudio sobre navegabilidad que hizo en su momento la Unión Europea en un convenio con CARU. La verdad del asunto es que no hemos logrado una decisión de la CARU de difundir abiertamente ese estudio, pero sí hemos logrado el consenso -digámoslo así- de

parte de la Delegación Argentina, de parte de cada una de las delegaciones; de forma tal que sepan que está a vuestra disposición ese documento por si alguien no ha tenido ocasión de acceder a él y quiere consultarlo. Simplemente lo hace saber y vemos la forma de hacerle llegar esa información.

Y lo otro tiene que ver con el sicosenaru, que es un sistema combinado de información para la seguridad en la navegación. Es algo que opera en las Prefecturas de ambas márgenes, que remite -cuando así se le solicita- la información a la Comisión. La Delegación Uruguaya ha planteado una iniciativa de mejoras sustanciales de ese sistema de información, con información que se remita on-line desde las embarcaciones, porque eso sin duda además de brindarnos información que permita caracterizar mejor el uso que se hace del río va a permitir un tráfico más ordenado, sobre todo en algunas zonas en donde a partir de la conjunción de tráfico de algunas obras comienza, o puede ser un problema, el tema de la navegación. Sobre esto hemos hecho el planteo y estamos a la espera de que podamos avanzar con la Delegación Argentina y confiamos en que en el año 2010 sea un elemento más que desde la CARU se pueda aportar en pro de la mejora de la navegabilidad del río.

Nada más. Gracias.

SRA. PRESIDENTA. Bien, nos queda agradecerles el haber concurrido a esta Junta Departamental para tratar de darle a cada uno de los señores Ediles una respuesta a sus inquietudes. Muchísimas gracias en nombre de este Cuerpo y damos así por finalizada esta sesión extraordinaria. (Hora 20:25')

**ooo---o0o---ooo**