



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes  
Secretaría

## XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO  
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 473 de 2021

---

---

S/C

Comisión Especial Río de la Plata,  
Frente Marítimo y Antártida

---

---

Delegado de la Comisión Administradora  
del Río de la Plata, doctor Augusto Montesdeoca

Presidente de la Administración Nacional de Puertos,  
doctor Juan Curbelo del Bosco

Ingeniero Alberto Díaz

Versión taquigráfica de la reunión realizada  
el día 10 de junio de 2021

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Milton Corbo.

Miembros: Señores Representantes Miguel Irrazábal, Constante Mendiando, Ope Pasquet, Silvana Pérez Bonavita, Carlos Testa Gabriel Tinaglini y Carlos Varela Nestier.

Asiste: Señor Representante Felipe Schipani.

Secretario: Señor Roberto Juri.

Prosecretario: Señor Héctor Amegeiras.

=====

**SEÑOR PRESIDENTE (Milton Corbo).**- Habiendo número, está abierta la Damos la bienvenida al doctor Augusto Montesdeoca, Delegado de la Comisión Administradora del Río de la Plata; agradecemos la presencia y la respuesta a la invitación.

La Comisión está tratando las negociaciones realizadas por autoridades de nuestro país con sus pares de la República Argentina referentes al dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo, y también todo lo relacionado con el canal Magdalena.

Tiene la palabra el señor diputado Menciondo para que nos introduzca en el tema; luego vemos si seguimos con el informe o si comenzamos con las preguntas.

**SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).**- Gracias, señor presidente.

Es un honor que esté presente el doctor Montesdeoca.

Cuando el señor diputado Ope Pasquet planteó invitar al excanciller Nin Novoa y al exministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, nosotros agregamos otras invitaciones, entre ellas al doctor Juan Curbelo, que integraba la CARP, al señor Sergio Chiesa y también a usted, porque siempre tuvimos presente, por nuestro vínculo con el doctor Felipe Michellini, la importancia y el rol que tenía usted dentro del trabajo desarrollado en aquel momento.

Tenemos algunas dudas respecto a lo que consta en versiones taquigráficas parlamentarias de aquella época, período virtuoso para los intereses uruguayos porque se logró destrabar todo lo que tenía que ver con el canal Martín García y se pudo lograr el dragado. Además, se acordó la modificación de la traza original para que a futuro el puerto de Montevideo tuviera el beneficio de los 14 metros de profundidad. Pero quedó la duda, porque siempre se mencionaba que son 14 metros cuando, en realidad, la documentación que aparece refiere a 13 metros.

Entonces, nuestra idea es tener la opinión de quien estuvo cerca de ese proceso, cómo fue y cómo se podría transparentar esa circunstancia de 13 y 14 metros.

No sé si se comprende la pregunta.

**SEÑOR MONTESDEOCA (Augusto).**- Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias señores legisladores por la invitación. Es para mí un honor compartir con ustedes este momento.

Cuando recibí la invitación, le expresé al secretario de la Comisión que con mucho gusto hablaría de lo que tengo conocimiento, porque mucha de la información que tengo es análoga o de la misma naturaleza de la que tienen ustedes, en virtud de que yo no participé en el proceso original de 2013 y 2014, que es cuando se formalizó la presentación del proyecto para extender el canal de acceso al puerto de Montevideo al kilómetro 54, a una profundidad de 13 o 14 metros, según como se interprete.

En ese entonces, era director de Asuntos Jurídicos de la Cancillería, y el ministro de entonces, Nin Novoa, me asignó porque entendió importante que participara del proceso que se habría de encarar para la profundización y mantenimiento del canal Martín García, proceso muy complejo y de muy alto interés para Uruguay por la incidencia que ello tiene en el sistema portuario y, particularmente, en el puerto de Nueva Palmira.

Creo que el primer plenario del que tuve el honor de participar fue en enero o febrero de 2016. Por lo tanto, yo no participé del proceso inicial, es decir, cuando se desarrolla. Por supuesto, el tema sí estaba en el orden del día, ¿por qué? Porque Argentina antepuso una serie de observaciones al proyecto presentado por Uruguay, lo cual es natural cada vez que se presenta un proyecto; incluso a veces hasta por una cuestión de trámite se presentan observaciones porque de esa manera se extiende el

plazo o no corren los plazos que prevé el Tratado del Río de la Plata para tener por no formuladas observaciones al proyecto.

Sí estoy al tanto por la lectura de las versiones taquigráficas e información de la prensa de lo que ha acontecido y, con mucho gusto, me gustaría tratarlo, efectuando esa aclaración previa de que no participé de esa integración.

Además, me parece muy importante hacer otra aclaración, porque hizo al relacionamiento interno de la delegación.

Cuando a fines de 2015, principios de 2016, me integro, la Comisión tenía representación del gobierno, con su presidente Felipe Michelini, lamentablemente fallecido, un delegado por toda la oposición y un representante del Partido Nacional -cuando en aquel momento lo conocí estaba el doctor Juan Curbelo, un delegado que trabajó muchísimo, a la par del presidente-, don Sergio Chiesa que sucedió al doctor Juan Curbelo cuando este pasó a desempeñarse como presidente de la Administración Nacional de Puertos.

Todos los temas que requieren una negociación política no se negociaban con los representantes técnicos de la delegación, que eran representantes de la Armada Nacional -me tocó compartir trabajos con los capitanes dos Santos y Marcelo Pazos- y con el delegado que participaba también como asesor técnico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, capitán de Navío Aguiñaga, también retirado; se trata del integrante más antiguo que tuvo la delegación de Uruguay, que creo estuvo desde 2005 participando en esa calidad y persona de confianza de Rossi.

Evidentemente, el capitán Aguiñaga estuvo vinculado en estos temas. Además, por un tema de delegación, políticamente los temas se conversaban entre el partido de gobierno y la oposición. Y desde el punto de vista técnico, a quien se le delegaba la intervención o el seguimiento de los asuntos en el Puerto, era al delegado -obviamente por razón de materia- del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o a los capitanes de Navío que participaron desde siempre.

Distinta es la integración actual. Tengo el honor de integrar la delegación de Uruguay, ya no como representante técnico por mi condición de director de Asuntos Jurídicos de la Cancillería que ya no lo soy, sino como representante del Partido Colorado en la negociación que se planteó de los partidos. La integración de la delegación es mucho más plural porque están todos los partidos mayoritarios representados y se plantean los términos con gran unidad. Actualmente, todos los partidos trasladamos a nuestras bancadas y autoridades partidarias lo que se está planteando en temas de Estado y que es muy delicado plantearlos a efectos de la defensa del interés nacional.

Me parecía importante hacer esta aclaración para señalar que, lamentablemente, el conocimiento que tengo de algunos temas en la etapa actual, no los tenía en la anterior, ya sea por mi especialidad o por mi condición de delegado de la Cancillería. Además, Nin Novoa, con quien tuvimos una excelente relación en todos los temas que me tocó trabajar, no trataba conmigo los asuntos relativos a la CARP, ni yo discutía los temas de la CARP, salvo los que se consideraran importantes para la Cancillería por implicancia jurídica. Pero sí diversos temas como las auditorías externas de la CARP cuando existió una pretensión argentina para que la Sigen, homónima de la Contaduría General de la Nación, auditara a los organismos binacionales, planteo que desde nuestro punto de vista no se correspondía con el derecho internacional, con un organismo internacional en el cual participaba Uruguay y que estuviera auditado por un organismo interno argentino. Por supuesto que participaba de ese tipo de instancias, y a nivel de Cancillería se hacían

negociaciones en esa doble condición: como director de Asuntos Jurídicos y como integrante de la delegación.

Pero respecto a los otros temas, como este en particular, nunca lo traté directamente con el ministro Nin Novoa ni con autoridades. Incluso, era el presidente Michelini quien anunciaba o informaba a la delegación las conversaciones que tenía con el ministro y, más allá de informar, cuando se recibía un mandato o una directiva, tampoco explicaba o señalaba detalles de las conversaciones o negociaciones que se suscitaban en el ámbito de Cancillería.

Es muy importante señalar, y seguramente los legisladores lo tienen presente, que la delegación de Uruguay no es un ente autónomo. Nosotros cumplimos directivas; es asimilable a una misión diplomática, y de la misma manera que un acuerdo de libre comercio no parte de una iniciativa de un embajador circunstancial que está en un puesto -sino que corresponde a las directivas de quien dirige la política exterior o eventualmente del Poder Ejecutivo en este caso-, a esta Comisión le concierne el desarrollo portuario o el sistema de canales que afecta a Uruguay.

Por lo tanto, igual como sucede ahora, me parece importante señalar que la interpretación que yo pueda tener de lo que aconteció en 2013- 2014 es que no correspondía a iniciativas de la delegación del Uruguay ante la CARP, sino al estricto cumplimiento de directivas que se impartían por parte del Poder Ejecutivo o, eventualmente, de quien dirigía la política exterior, evidentemente el presidente de la delegación de Uruguay.

La integración de la delegación de Uruguay en 2013, cuando el embajador era Gonzalo Koncke, en aquel momento también director General de Secretaría, y quien lo sucedió en esa función y en la de Dirección General de Secretaría de la Cancillería, fue el embajador Goyoaga. El representante político de la oposición era, si no me equivoco, Gabito Zóboli. La integración, tanto en 2013 como en 2014, era inminentemente técnica. Si mal no recuerdo había tres representantes que eran capitanes de Navío de la Armada Nacional, algunos retirados, no sé si alguno en actividad, y representantes de Cancillería; más adelante, en 2015 creo que asumió la doctora Silvia Izquierdo.

Pero la integración era inminentemente técnica, no había una representación política como existe hoy en la integración de la CARP, más allá de los técnicos o un puesto que es fundamental y que corresponde a Uruguay actualmente, como es la Secretaría Técnica del organismo internacional, no de la delegación, sino del organismo internacional de la CARP, que es el capitán De Marco quien también fue delegado de Uruguay en el período 2014- 2015 y después que dejó de ser delegado y a su retiro fue designado, propuesto por Uruguay, como secretario Técnico, cargo que desempeña en la actualidad.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** La Comisión agradece la presencia del doctor Augusto Montesdeoca, sobre todo la información amplia y valiosa que nos ha proporcionado.

**SEÑOR MONTESDEOCA (Augusto).-** Ha sido un gusto para mí compartir esta instancia de trabajo.

(Se retira de sala el doctor Augusto Montesdeoca)

(Ingresa a sala el doctor Juan Curbelo)

—De acuerdo con el segundo punto del orden, corresponde recibir al presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo, a quien le agradecemos su presencia en el día de hoy.

Esta Comisión lo invitó para conversar sobre las negociaciones de las autoridades de nuestro país con Argentina referentes al dragado de acceso al puerto de Montevideo, y también lo relacionado con el canal Magdalena.

**SEÑOR CURBELO (Juan).**- Buenos días para todos. Muchas gracias por la invitación.

Haré un relato para luego atender las preguntas que se puedan formular.

Lo primero que quiero aclarar o dejar constancia, es que el período en el que participé como delegado en la Comisión Administradora del Río de la Plata fue desde el 25 de mayo de 2015 al 1º de febrero de 2017.

El canal de acceso al puerto de Montevideo es de enorme importancia desde el punto de vista estratégico para el desarrollo portuario, y en el día de ayer lo conversábamos en la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Para nosotros y para la autoridad portuaria, las obras de infraestructura, tanto en tierra como en el agua, son determinantes en cuanto al desarrollo de la actividad, la eficiencia, y la mejora en la competitividad. Por lo tanto, la profundización del canal de acceso y del puerto de Montevideo, reitero, es más que relevante para el desarrollo de nuestro país.

Por eso es un tema muy sensible ya que el interés nacional tiene que primar sobre los intereses particulares porque, reitero, lograr la mayor profundización posible hace a la eficiencia y al desarrollo de la actividad logística y portuaria de nuestro país.

La primera decisión al respecto fue formulada y presentada ante la Comisión Administradora del Río de la Plata, CARP, el 8 de noviembre de 2013. En la nota 85/2013 firmada por el embajador Gonzalo Koncke, presidente de la delegación uruguaya, se plantea y solicita que la Comisión tome conocimiento para profundizar a 14 metros el canal de acceso al puerto de Montevideo.

Esa es la primera nota formal presentada y recibida en la CARP el 29 de noviembre de 2013.

Luego de esta primera nota, comienza el proceso de la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo con un informe técnico de la Administración Nacional de Puertos en el que se plantea la profundización a 13 metros. Y ahí comienza todo un proceso de idas y vueltas entre la delegación uruguaya y la argentina con relación a ese proyecto presentado. Es decir, no se trabajó con la nota original que refería a los 14 metros, sino sobre el proyecto que por algún tema se presentó en aquel momento a 13 metros, y de ahí en adelante ese fue el proyecto ejecutivo del canal de acceso al puerto de Montevideo sobre el que se estuvo trabajando durante todos esos años.

Hubo muchas notas. Tengo la del 31 de enero de 2017 por la que la delegación argentina hace constar en la nota CARP 268 de 2016, que la República Argentina considera que la documentación acompañada resulta insuficiente para que la parte argentina se expida, solicitando información adicional.

Y está toda la información solicitada.

Quiere decir que desde el 2014 hasta 2017 existieron preguntas y repreguntas con relación a aspectos técnicos y medioambientales que tenían que ver con el proyecto ejecutivo, el proyecto técnico presentado por la delegación uruguaya, obviamente a través de los estudios realizados y de la decisión conformada por la Administración

Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas acerca del proyecto ejecutivo de 13 metros. O sea que está claro que en esos años se trabajó con relación a ese proyecto técnico.

En 2016 o 2017 ocurrió un hecho importante, para mí absolutamente relevante, que tenía que ver con que Uruguay definió, de acuerdo con el derecho y a lo que establece el Tratado del Río de la Plata, la participación en igualdad de condiciones en la construcción y administración del canal Magdalena. Eso quedó en actas; eso quedó firme y, por lo tanto, Uruguay hizo una reserva de derecho que en el caso de que Argentina dispusiera la construcción del canal Magdalena, íbamos a utilizar el derecho que nos asiste de participar en igualdad de condiciones. Esto es, obviamente el financiamiento, pero después la administración en igualdad de condiciones: una participación en un 50 % en lo que tiene que ver con el costo del canal, pero después con su administración.

Y nosotros acompañamos esa decisión que se tomó; nos pareció muy inteligente y que iba en línea con una política que se desarrolló durante mucho tiempo. Y, en particular, en el lapso que me tocó participar en la CARP, no solamente la acompañé, sino que la reconocí y la sigo reconociendo; en el día de ayer lo dije en la Comisión de Transporte y Obras Públicas y hoy lo quiero volver a decir acá para que quede constancia en la versión taquigráfica del rol que tuvo el expresidente, doctor Felipe Michelini, en lo que tiene que ver con el manejo en el funcionamiento de la Comisión Administradora, con los logros que se tuvieron en el nuevo diseño, en la negociación de la rescisión del contrato y en el nuevo contrato que se suscribió para el mantenimiento del canal Martín García. Son hechos importantes que al día de hoy han impactado en forma positiva en el funcionamiento de los distintos canales de navegación y, en particular, en la actividad que llevamos adelante en el puerto de Nueva Palmira. Eso para mí es importante y lo quiero destacar.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—Les decía que no ya con una participación directa, pero sí sabiendo que la Cancillería de la República a través del canciller, el ministro de Transporte y Obras Públicas en forma directa y a través de la delegación de la CARP, tanto con el presidente como con el delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, capitán José Eduardo Aguiñaga, se llevaron adelante negociaciones tendientes a lograr una mayor profundidad en el puerto de Montevideo. Y eso fue lo que se transmitió en forma privada y pública a través de comunicados y conferencias de prensa en los que se dijo que se había logrado el objetivo de los 14 metros.

Tengo una nota de la delegación argentina del 27 de febrero de 2018 que dice que del análisis de la información suministrada por la República Oriental del Uruguay, la República Argentina considera que queda aún pendiente cierta información necesaria para que la parte argentina se expida sobre el mismo.

Es decir, seguían presentando notas y preguntas acerca del proyecto original para dar la autorización a 13 metros. Entre febrero y mayo de 2018, las actas famosas 586 de 29 y 30 de mayo de 2018, algo pasó. ¿Qué fue lo que pasó? No sabemos. Pero algo pasó, porque el 27 de febrero de 2018 Argentina sigue solicitando información para validar o autorizar lo que tiene que ver con la modificación de la traza y profundización del proyecto que se había presentado.

Y entre febrero y mayo, el 29 de mayo, la delegación argentina dice que ha sido estudiada y consideramos que efectivamente no es necesario seguir estudiando el tema. Es decir, consideramos que la obra no va a tener un efecto negativo sobre la navegación o el régimen del río. Y culmina diciendo que la República Argentina da entonces su

consentimiento a toda la obra, en el entendido que se va a continuar con la traza acordada, el cambio de trazo informado, etcétera. En consecuencia, estamos presentando la nota a la CARP por la que Argentina dice "autorizamos".

El día anterior de esas mismas actas de 29 y 30 de mayo Uruguay desiste de la participación en el canal Magdalena. Al día siguiente, Argentina autoriza o da su consentimiento a la profundización y la modificación de la traza al canal de acceso al puerto de Montevideo.

El doctor Felipe Michelini agradece a la autoridad argentina por haber autorizado la profundización del canal de acceso a 14 metros, lo dice y lo vuelve a decir. Argentina no dice nada, dice que se autoriza el proyecto ejecutivo presentado en su momento. Es decir, tampoco habla de los 13, dice "presentado en su momento". Después, analizando la documentación, lamentablemente está claro qué es lo que se autoriza.

El expresidente Michelini en esas actas de mayo reafirma por algún motivo la profundización a 14 metros. Eso fue lo que después se comunicó a Uruguay a través de distintos canales, tanto por la CARP como por una conferencia de prensa formal que hace el ministro de entonces, Víctor Rossi, en Presidencia de la República, expresando que Uruguay logró la profundización del canal de acceso a 14 metros.

Esa es la realidad, entre febrero y mayo de 2018, se llevaron adelante negociaciones que hicieron que Uruguay desistiera de una fortaleza que tenía como era la participación en la construcción y administración del canal Magdalena para lograr el otro objetivo. Lo que está claro es que el objetivo era la profundización a los 14 metros. Eso fue lo que se transmitió, eso fue lo que de alguna manera quedó contemplado en un acta, pero lo que luego no quedó plasmado formal o jurídicamente. Solicitamos en una nota reversal, o en algún documento en el que se deje expresa constancia, que la República Argentina concedió que el canal de acceso a Montevideo se profundizara a 14 metros.

Esa es la realidad y esa es la visión que yo tengo de cómo sucedieron los hechos y de cómo se fue gestando en el seno de la CARP esta participación de Uruguay.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** La Comisión agradece la presencia del doctor Juan Curbelo.

(Se retira de sala el presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo)

—Si seguidamente no podemos conectarnos vía Zoom con el señor Víctor Rossi, reagendamos la comparecencia porque a quienes volvemos a nuestros pagos -y miro al señor diputado Tinagli- se nos va a hacer tarde. Tenemos actividades.

(Ingresa a sala el ingeniero Alberto Díaz)

—Siguiendo con el orden del día, corresponde recibir al ingeniero Alberto Díaz, a quien le damos la bienvenida y agradecemos su comparecencia en el día de hoy.

La idea es conversar en esta Comisión sobre los acuerdos realizados oportunamente con la República Argentina para el dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo y la construcción del canal Magdalena.

**SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).-** En primer lugar, agradezco al ingeniero Alberto Díaz su buena disposición para aceptar la invitación de la Comisión y estar hoy aquí con nosotros.

Seguramente, ya conoce el marco general de las inquietudes de la Comisión, pero para orientarlo respecto a nuestras interrogantes en este momento, quería hacerle algunos comentarios sobre lo que hemos venido conversando esta mañana.

Aquí se ha dicho que cuando la delegación uruguaya ante la CARP presenta el proyecto de dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo en enero de 2014, que había sido elaborado por la Administración Nacional de Puertos. Y hace un rato, el presidente del Directorio de la ANP, doctor Curbelo, nos decía que efectivamente en un momento hubo una instrucción del Directorio a los técnicos del organismo para que prepararan ese proyecto.

Lo que yo le pregunté al doctor Curbelo, y no me pudo contestar porque no tenía la información, era qué instrucción del Poder Ejecutivo le había llegado a la ANP para que se abocara a la preparación de ese proyecto. Y si en esa instrucción que le había llegado se le indicaba alguna profundidad a la cual dragar.

Y la pregunta viene a cuento porque Uruguay anuncia su propósito de dragar el canal de acceso en noviembre de 2013 diciendo que se propone hacerlo a 14 metros de profundidad, pero el proyecto después no es para dragar a 14 metros, sino a 13 metros.

El proyecto lo elaboró la ANP. ¿Por qué lo elaboró a 13 metros cuando dos meses antes Uruguay había comunicado a la CARP que se proponía dragar a 14 metros y no a 13 metros?

Esas son nuestras preguntas.

Gracias, presidente.

**SEÑOR DÍAZ (Alberto).**- Voy a responder la pregunta del señor diputado, pero también voy a comentar un poco el contexto de la situación.

Yo estuve como presidente de la ANP desde 2010 a 2020. Los planteos sobre la necesidad o la conveniencia de profundizar el canal de acceso y los muelles la compartimos desde siempre; fue parte de lo que se quiso imponer en la gestión. Tan es así que en los distintos gobiernos -obviamente, todos del Frente Amplio- nosotros nos dirigimos a las autoridades competentes manifestándoles la intencionalidad de profundizar el canal de acceso y poner una cosa que no dependía de nadie más que de nosotros y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que era que todos los muelles que se construyeran a partir de 2007 -esto ya venía del período anterior; había sido uno solo, el de TCP- estuvieran fundados a 14 metros. O sea que la idea de que el puerto en algún momento iba a estar a 14 metros existía.

También hicimos algún llamado a licitación pública en el período anterior -2005 a 2010- procurando dragar el canal de acceso. El dragado siempre lo hicimos de una manera compartida o mixta, no solo con equipos propios; complementábamos el trabajo con distintas empresas que dragaban para nosotros.

Cuando estamos haciendo los planes de dragado se ve que hay un problema con el canal de acceso porque no estábamos autorizados a ir a 13 metros. Ahora vuelvo al período de 2010. En ese momento, en reuniones que teníamos en la cancillería, comento la necesidad que tenía el puerto de ir a 13 metros. Los estudios que teníamos hechos hasta ese momento eran para 13 metros. Y no fue una decisión de la ANP proponer a la CARP o a la cancillería ir a 14 metros. Mientras yo estuve, el pedido que se hizo fue de ir a 13 metros. Cabe aclarar que en ese contexto, Argentina estaba impulsando -por lo menos en la prensa- el canal Magdalena, y el gobierno impulsando el puerto de aguas



profundas. En ese contexto, la cancillería indica al secretario Gonzalo Koncke que comunique a Argentina que se va a ir a 14 metros. Pero no había estudios, ni una propuesta, ni un pedido del Poder Ejecutivo para que nosotros hiciéramos algo en concreto. Ese pedido, esa nota -que deben conocer- no prosperó.

En el siguiente gobierno -de 2015 a 2020-, el relacionamiento con el Poder Ejecutivo fue mucho más reglado, más formal. Nosotros no íbamos derecho a la cancillería si no nos acompañaba el señor ministro de Transporte y Obras Públicas. El vínculo fue más por ese Ministerio. En esa ocasión, pedimos al señor ministro Víctor Rossi ir a 13 metros, y nos dijo que sí, que hiciéramos el planteo. Y el proyecto lo presentamos a 13 metros al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Luego, el Ministerio lo eleva a la cancillería, y es un proyecto para dragar a 13 metros. Ese proyecto ya era ejecutable porque estaba enmarcada la traza, las zonas de vertido, las dimensiones del canal, etcétera. No era una nota: "Quiero ir a 14 metros". Era un proyecto para poder ejecutarse. Y Argentina nos devuelve -vía CARP y Ministerio- unas veinte preguntas para pulir ese proyecto. Se trataba de preguntas que no eran solo para que las respondiera la ANP. ANP era la impulsora por la necesidad y tenía la tarea de aconsejar o de asesorar al Poder Ejecutivo de que se necesitaba una profundidad mayor.

Luego, se hace una reunión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la que queda claro que hay preguntas que llegan a través de la cancillería que tienen que ver con el diseño, con las zonas de cruce, con el cambio de posible traza, etcétera. Entonces, hay aspectos de maniobras, de medio ambiente y en los que la ANP podía opinar con mayor propiedad. En ese sentido, se designa a la ANP como interlocutora para unir las distintas consultas puesto que no podíamos contestarlas todas nosotros. Se hace la reunión, se contestan las preguntas y se envían nuevamente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Luego, se hace una reunión de trabajo, y un integrante de la CARP nos dice: "Nosotros vamos a conseguir los 14 metros". Pero todos sabiendo que se había pedido 13 metros y que el plan que se había presentado era de 13 metros.

El orden señalado recién por el señor diputado creo que no es el correcto. La ANP siempre pidió 13 metros, la cancillería -en el primer momento del gobierno del señor José Mujica- hizo un pedido de 14 metros pero sin un estudio -es más: no sé si hay hoy un estudio- y después nosotros volvimos a pedir 13 metros con el gobierno del doctor Tabaré Vázquez y con el señor Víctor Rossi como ministro. En definitiva, se decidió seguir adelante con la instrucción de presentar el proyecto; eso fue lo que se terminó haciendo.

Después, ¿qué pasa? Hay alguna reunión en Argentina -nosotros no participamos, pero entiendo que es lo tengo que decir porque fue lo que me contaron que pasó- de la que los delegados -en particular, el doctor Felipe Michelini- vuelven muy contentos porque se había logrado un acuerdo. Yo lo escuché en radio Carve y creo que todavía está el programa; si uno busca en internet aparecen las declaraciones. Después, el ministro Víctor Rossi nos comenta que se había llegado al acuerdo. Pero nosotros nunca presentamos -ni se nos pidió- un proyecto a 14 metros.

Paralelamente, nosotros estábamos haciendo nuestro plan director. En el plan director nosotros no veíamos la necesidad de ir a 14 metros hasta que los números lo impusieran. Es así que en el plan director -no sé si sigue vigente, pero cuando estuvimos fue el aprobado- se marcaba la necesidad de ir a 14 metros para 2030 o 2035, para el final. Quiere decir que queríamos los 14 metros, pero no teníamos elementos para hacerlo antes.

Cuando uno está en la ANP y ve que el canal de acceso lo tiene que mantener con fondos propios -no como pasa con Argentina porque los canales tienen otra financiación y no dependen de la autoridad portuaria-, uno debe ser muy cuidadoso sobre cuánto se invierte para la profundización del canal y cuál es el posible retorno por las cargas. Dragar no es sencillo, lleva su tiempo y su metodología; es una obra. Pero después mantener el dragado es muy costoso. Si uno no lo mantiene, hizo un pozo y se le llenó de barro. Entonces, en esa ecuación económica para mantener saludable a la empresa no era lógico ir antes de lo necesario a los 14 metros. Nuestros estudios nos daban que no era imprescindible al principio.

En esa lógica de pensamiento, en un momento también hablamos con las empresas navieras y con los exportadores de distintos productos. Las navieras de contenedores no veían ninguna ventaja que nosotros fuéramos ni siquiera a 13 metros. Los que veían una ventaja -lo hicieron saber y fueron muy claros- eran los operadores de graneles. Como saben, el operador de granel necesita o le conviene que el barco que contrató salga lo más cargado posible. Ese es el que realmente impulsa la profundización. Hasta que no tuvimos una terminal de granos en el puerto de Montevideo no surgía por qué ir hasta los 13 metros si no era más que obtener una estrategia de estar un poco más profundos que Buenos Aires. Nosotros teníamos la idea de estar 2 metros más allá que Buenos Aires.

En resumen, el planteo de profundizar el canal actual lo hizo la ANP en dos ocasiones: durante el primer período, con el señor José Mujica como presidente y en reuniones que manteníamos de otro estilo con la cancillería y, en el segundo período, siguiendo más la línea propia del Poder Ejecutivo y nosotros con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Pero los estudios que se hicieron siempre fueron de 13 metros y no de 14 metros. Es más: yo no preparé nada para esta reunión. Entendí el tema y, si bien hace un año que no estoy trabajando, lo tengo bien presente. Nosotros no necesitábamos más de lo que estábamos haciendo; ese fue el concepto que manejamos. Nos fue bien con ese criterio.

Después, surgen dificultades que vemos ahora en ese acuerdo político -como lo entendí yo- que se había intentado plasmar por los 14 metros y que a nosotros nos contaron que había salido. Realmente, a la ANP nunca llegó un documento que dijera que en el acta tal se había aprobado tal cosa.

Es todo lo que tengo para contar; si fui muy confuso, lo repito.

**SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).**- Tenemos un problema con las fechas, con los años. De toda la información que nosotros venimos manejando hasta ahora, resulta con claridad -no ha sido puesta en tela de juicio hasta ahora- que el proyecto ejecutivo -como lo llaman- que presenta la delegación uruguaya ante la CARP para dragar el canal de acceso al puerto de Montevideo a 13 metros de profundidad es en enero de 2014. Es un proyecto elaborado por la ANP. Estamos todavía durante el período de gobierno presidido por el señor José Mujica. Es en ese momento que se presenta el proyecto sobre el cual se va a seguir trabajando después. Hay algunos cambios de traza, etcétera, pero el proyecto inicial se presenta en enero de 2014 y había sido elaborado por la ANP. Esto es lo que a mí me rechina y que no termino de entender. ¿Cómo es que si en noviembre de 2013 la cancillería presenta su nota diciendo que queríamos ir a 14 metros, dos meses después se presenta un proyecto ejecutivo con todos los detalles técnicos y todas las especificaciones necesarias diciendo que queríamos ir a 13 metros? ¿Hubo un cambio de criterio en el seno del Poder Ejecutivo? ¿Dijeron: "Vamos a dar

marcha atrás. No son 14, son 13" o simplemente la ANP presentó lo que estimaba correcto sin discutir con la nota anterior de la cancillería y el criterio de los 14 metros?

**SEÑOR DÍAZ (Alberto).**- En su momento se presentó el estudio de 13 metros, pero no estaba elaborado cien por ciento por la ANP. Hubo alguna consultora que trabajó en ese estudio. Todo obedece a la primera dificultad que tuvimos en el sentido de que no podíamos dragar más allá de los 12,5 metros en el canal actual porque la reglamentación que había hasta ese momento indicaba que nuestro canal de acceso debía medir unos 42 kilómetros y que podíamos dragar -yo entiendo- a 13 metros. Pero, ¿qué pasaba? Si dragábamos a 13 metros hasta el kilómetro 42, no era la profundidad natural y nos quedaba un escalón. Entonces, tuvimos que hacer el proyecto para ir a 13 metros, algo que nos llevó del kilómetro 42 al 56, es decir, unos cuantos kilómetros más para buscar la profundidad natural. Eso fue lo que presentamos siempre.

En un caso fue directamente la cancillería la que ante un pedido de 13 metros plantea -a través de una nota bastante simple; creo que el secretario general era el mismo presidente de la CARP, el señor Gonzalo Koncke- un pedido mayor. Eso sucedió en un momento en el que había pujas por intereses de navegar en el río con distintas trazas y Uruguay quiso marcar que quería 14 metros; eso es lo que entiendo que pasó.

La ANP no presentó nunca un proyecto de 14 metros ni se le encomendó que presentara un proyecto de 14 metros. Nosotros presentamos un proyecto de 13 metros. En un momento, la cancillería pidió 14 metros y, en otro, la CARP pidió 14 metros aunque no sé si con la anuencia de la cancillería. Pero el proyecto ejecutivo que había para hacer siempre era de 13 metros; no teníamos estudios de 14 metros.

Entiendo lo que dice el señor diputado en cuanto a que hay un tema de fechas y de la presentación de los proyectos según el gobierno, pero nunca tuvimos un pedido para hacer otra cosa.

**SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).**- En algún momento -supongo yo- el directorio de la ANP recibió una comunicación del Poder Ejecutivo -presumo que del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque es su referencia institucional- diciéndoles: "Preparen un proyecto para dragar el canal de acceso al puerto de Montevideo". ¿Existió esa comunicación oficial, una nota?

**SEÑOR DÍAZ (Alberto).**- No, señor diputado. No existió esa nota.

La iniciativa de dragar la manejó la ANP y la elevó por el carril correcto, que era el Poder Ejecutivo. Si el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, nos hubiese dicho: "Esto no va", no iba. Pero nosotros ya habíamos hecho el estudio; era una necesidad. No se actuaba esperando que el Poder Ejecutivo nos dijera qué debíamos hacer. Estaban las reuniones semanales de coordinación y en ellas se estipuló que lo presentáramos, pero nunca se nos pidió que presentáramos 14 metros. Es más: la sorpresa nuestra fue que cuando presentamos la contestación de las veinte preguntas, el punto más importante era: "Si cambian la traza para que los canales no se crucen y se da la posibilidad de que Argentina haga un canal paralelo a partir de tal kilómetro, está todo resuelto". En esos términos se habían manejado las cosas al final. Pero los estudios fueron técnicos. ¿Qué había que estudiar? Dónde se vertía, cuáles eran las corrientes del lugar, si el barro o la arena que se sacara podría tapar el canal propio o el argentino. Quiere decir que había temas no menores y no solo de papel, sino de estudio, de corrientes hidráulicas, etcétera. Además, contratamos una consultora para ello porque no teníamos suficientes datos. No recuerdo el nombre de la consultora, pero

figura en los contratos. No estoy seguro de su nombre porque hemos contratado muchas veces a consultoras de dragado; no estoy seguro de si para este último fue la misma. Se trataba de una consultora argentina.

En resumen, creo que hay una confusión en cuanto a las fechas, pero puedo asegurar que no hay confusión en cuanto a que no tuvimos una orden de ningún tipo de hacer un trabajo para dragar a 14 metros.

**SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).**- Entonces, el proyecto que elaboró la ANP lo envió al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

**SEÑOR DÍAZ (Alberto).**- Sí, claro.

**SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).**- El tema es que existe un proyecto maestro que regula toda la proyección del desarrollo portuario. Eso establece que a cierto año, por justificaciones de movimientos de cargas, se necesitaría llegar a los 14 metros. ¿Es correcto?

**SEÑOR DÍAZ (Alberto).**- Sí, señor diputado.

**SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).**- La que plantea la necesidad de dragar en ese momento a 13 metros es la ANP, y presenta una propuesta y un proyecto ejecutivo con una justificación no solo técnica sino económica de por qué primero va a los 13 metros y luego -con una proyección de movimientos de carga- se justifican los 14 metros. Además, hay un tema de mantenimiento de costos. En definitiva, ¿existe algún estudio de prefactibilidad? ¿La ANP elaboró algún informe técnico comunicando al Poder Ejecutivo que esos serían los pasos más redituables para el país?

**SEÑOR DÍAZ (Alberto).**- En el final del plan maestro, cuando se entrega, se indica al Poder Ejecutivo lo mismo que usted dice. Se explican las etapas, las cargas, etcétera. Nosotros manejamos el concepto -no sé si se sigue manejando- de unidad de negocio. Por lo tanto, la unidad de negocio contenedores iba a crecer supuestamente con determinada tasa, la de graneles de otra manera, etcétera. La conjunción de esos crecimientos nos hacía pensar en un canal en etapas. Básicamente, no se trataba de que no estuviésemos de acuerdo con que se hiciera un canal de 14 metros, sino por el concepto de quién lo pagaba. Es muy importante para nosotros manejar eso.

Para contestar la pregunta del señor diputado, se entregó al Poder Ejecutivo la propuesta de por qué los distintos escenarios nos aconsejaban ir a esas profundidades.

Quiero hacer un comentario sobre el canal Magdalena.

El canal Magdalena -que otra vez está tomando mucha fuerza por lo menos en la prensa argentina-, para nosotros, trae alguna complicación. Capaz que es obvio para ustedes pero, ya que estoy acá, se lo comento.

Los puertos de Buenos Aires y de Montevideo están más o menos a doce horas de navegación. Eso es lo que hoy tarda un barco en venir para acá o en ir hacia allá. ¿Por qué? En principio porque el canal que tiene Argentina es estrecho. Si el canal actual fuera a hacerse hoy -Punta Indio-, de acuerdo con las normas, tendría que hacerse más ancho. El canal argentino no permite cruces y tiene unos cuantos kilómetros; muchos más que el de Montevideo. Entonces, parte de los técnicos de Argentina ven necesario salir con un canal más próximo a su costa y a mayor profundidad. Eso, a nosotros -de acuerdo con la

logística general- nos traería el siguiente problema. Montevideo y Buenos Aires, en lugar de quedar a doce horas de navegación, podrían quedar a dieciocho horas si es que se abandona el canal Punta Indio. Si el canal se mantiene, los barcos que eligen trabajar con ambos puertos podrán venir, en función de los calados que tengan, a operar en Montevideo.

Lo que les comento ahora también se habló con la gente de la CARP, y fue parte de lo que se consiguió en ese acuerdo de los 14 metros. Me refiero a que Uruguay había conseguido que el canal de Montevideo a Buenos Aires -el actual- fuera mantenido. Hay un compromiso para mantener ese canal. Eso -en el corto tiempo; mientras los puertos no estén sumamente profundos- es necesario. Lo quería decir porque me parece que fue una buena cosa que ese canal se mantuviese. Obviamente, lo podría mantener Uruguay o Argentina. Lo sigue manteniendo Argentina o, por lo menos, dicen que va a estar en los términos de la nueva concesión. El perjuicio principal es que si no se mantiene, los puertos nuestros se distancian más.

**SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).**- ¿Cuando se consultan a las navieras también se consultan a los operadores portuarios?

**SEÑOR DÍAZ (Alberto).**- La verdad es que nosotros hablamos con Hamburg Sud porque era de las principales antes de la unión con Maersk para venir al Río de la Plata. Es más: Hamburg Sud viene con barcos al Río de la Plata que no podían navegar en otros lados. Se trata de barcos con mayor manga y con menos calado que los barcos que tradicionalmente usaba Maersk, que eran de mayor calado. Para captar la carga de acá, para muchas navieras el punto no es Buenos Aires o Montevideo, sino el Río de la Plata. Nos usaban, realmente, en forma alternativa.

El flete costaba lo mismo al Río de la Plata y, a veces, a último momento -dependiendo de la congestión-, los barcos decidían si iban a Buenos Aires primero o a Montevideo. Había una lógica de ese estilo. Estas empresas -Hamburg Sud fue la principal- nos dijeron que no veían la necesidad inmediata de ir a mayor profundidad porque ya tenían una logística adecuada para el Río de la Plata. Obviamente que acá todos juegan. Si Buenos Aires se profundiza o TecPlata empieza a funcionar, podrían llegar a cambiar las condiciones, pero no fue lo que nos dijeron.

Por otra parte, los cargadores de granos -en ese momento hablamos con ERRO- nos hacían ver la importancia de tener a Montevideo más profundo. En realidad, fue un éxito porque pudimos completar cargas que venían de Nueva Palmira a Montevideo. No sé si ERRO tuvo o no que ver con la carga, pero como persona que iba a las coordinadoras portuarias y aportaba lo suyo, fue escuchado.

**SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).**- El contrato entre Uruguay y UPM de noviembre de 2017 dice que se debe asegurar la posibilidad de navegar por el canal de acceso y en el puerto de Montevideo a 13 metros de calado. Esa es la expresión que aparece en el contrato y ha sido criticada por esa razón. Hay quienes dicen -eso es lo que yo he escuchado- que los 13 metros de calado requieren una profundidad adicional bajo la quilla, lo que se llama la revancha. Pero, por otro lado, hay quienes dicen que eso está solucionado porque en las condiciones normales en el Río de la Plata hay 90 centímetros de yapa por encima del cero. Entonces, 13 metros más 90 centímetros cubrirían la previsión del contrato. En ese sentido, con esos 13 metros alcanzaría para cumplir el contrato con UPM.

Me gustaría escuchar su comentario al respecto.

**SEÑOR DÍAZ (Alberto).**- No es la primera vez que aparece en los textos la confusión entre calado y profundidad. La profundidad, Uruguay la mide con el cero Wharton, aunque ahora se llama de otra manera. El cero Wharton, hoy, está 96 centímetros más abajo de lo que estaba en otros momentos. Normalmente, tenemos 96 centímetros más de marea de lo que es el cero de referencia. Entonces, es correcto decir que un barco que cala 13 metros va a tener una distancia por debajo de la quilla no de cero porque no se toma desde la misma referencia. Una se toma desde el pelo de agua y, la otra, desde la quilla del barco hacia arriba. Entonces, la distancia bajo la quilla -el under keel- es más amplia y no es cero. Esto mismo pasa en el canal Martín García y en todos los canales se usa el criterio del margen de seguridad. A propósito, los márgenes de seguridad dependen de las navieras y no de otros. Si la naviera entiende que su barco necesita 2 metros por debajo de la quilla, vendrá con otra embarcación. Si entiende que por los fondos blandos -sabemos que se hacen todas esas preguntas- su distancia de seguridad pueden ser 60 centímetros, será así.

Quiero ejemplificar esto. Cuando el puerto de Montevideo dragó a 11 metros -cuando nosotros tomamos el puerto estaba a 10 metros, después lo llevamos a 11 metros, luego a 12 metros y finalmente a 12,60 metros- no todas las navieras se ajustaban a esa profundidad. ¿Por qué? Porque el criterio de seguridad lo definían ellos. Uno puede intentar convencerlas y preguntar qué toman en cuenta, pero es como dijo el señor diputado: hay una diferencia normal en la marea con respecto al cero.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Agradecemos su presencia y la información brindada a la Comisión.

(Se retira de sala el ingeniero Alberto Díaz)

Teníamos prevista una entrevista con el exministro Víctor Rossi, pero hubo un problema técnico en la conexión. Por lo tanto, de acuerdo con la Secretaría, quedamos en coordinar una presencia por Zoom para una próxima reunión.

**SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).**- El señor diputado Ope Pasquet había convocado a los señores ministros y nosotros habíamos agregado tres nombres, que luego fueron cuatro con la visita del ingeniero Alberto Díaz.

Desde el punto de vista de los nombres que nosotros habíamos agregado, estamos conformes. En cuanto a la visita del señor Sergio Chiesa, quiero que quede claro que no sería necesaria. Creo que nos ha quedado bastante claro todo. Falta lo del señor ministro; me parece que no es menor porque uno ve como un divorcio allí.

Por otra parte, debo decir que la empresa UPM -antes Botnia para nosotros, por los vínculos con la zona- nos llamó y que nosotros le pedimos que llamara a los demás integrantes de esta Comisión. Lo digo porque, públicamente, se la había mencionado respecto a las necesidades de calado. Ellos dejaron constancia de que, además de estar colgada toda la información en la página web de la empresa, los contratos nunca hablan de 14 metros. Ellos dicen que con la profundidad actual -y con la que se prevé a futuro- del puerto de Montevideo es más que suficiente. Ese fue el contrato que firmaron. Lo hago constar.

Supongo que habrá llamado algún otro integrante de la Comisión. Me parece relevante que quede claro que si acá hay una cuestión que tiene que ver con algún contrato firmado con el Uruguay en los períodos anteriores, no está en tela de juicio. La

empresa aclara que no tiene nada que ver y que su contrato está publicado en su página web.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si no hay más asuntos, se levanta la reunión.

~~=~~