



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes  
Secretaría

## XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO  
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 737 de 2021

Carpeta Nº 1813 de 2021

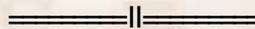
Comisión de Transporte,  
Comunicaciones y Obras Públicas

### UNIDAD DE SERVICIOS PORTUARIOS (URSEP) Creación

Versión taquigráfica de la reunión realizada  
el día 17 de noviembre de 2021

(Sin corregir)

- Preside: Señor Representante Martín Tierno.
- Miembros: Señora Representante Sabina Calvo, señores Representantes Miguel Irrazábal, Daniel Martínez Escames y Carlos Varela Nestier.
- Delegado de Sector: Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.
- Invitado: Doctor Edison González Lapeyre.
- Secretaria: Señora Laura Rogé.



**SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).**- Habiendo número, esta abierta la reunión.

Seguimos tratando el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo que propone la creación de la Ursep, Unidad Reguladora de Servicios Portuarios.

Hoy nos visita el doctor Edison González Lapeyre. Le agradecemos que lo haga de manera presencial. Ya colaboró con la Comisión en otros temas que hemos tratado relacionados también al Puerto de Montevideo. Le damos la bienvenida y le cedemos la palabra.

**SEÑOR GONZÁLEZ LAPEYRE (Edison).**- Agradezco muy especialmente el honor que me confieren al poder hacer uso de la palabra.

En el ocaso de mi vida, este reconocimiento tiene una particular relevancia porque implica reconocer sesenta años que he dedicado al derecho internacional marítimo y portuario, al haber sido negociador de tratados como el del Río de la Plata, el Estatuto del río Uruguay y otros vinculados al ámbito marítimo y fluvial, haber presidido el directorio de la Administración Nacional de Puertos y de la Junta Interamericana de Puertos, haber sido presidente de la delegación uruguaya que negoció la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del año 1982, haber sido profesor de la Academia de Derecho Internacional de La Haya de Derecho Internacional Marítimo y Portuario.

Voy a ingresar al análisis del proyecto de ley que se me remitió. Debo manifestar que la creación de la Unidad de Servicios Portuarios -Ursep- es, en mi opinión, inconstitucional e inconveniente. Es inconstitucional por la oportunidad de su presentación, atento a lo que establece el artículo 86 de la Constitución de la República. Dicho artículo establece: "La creación y supresión de empleos y servicios públicos; la fijación y modificación de dotaciones, así como la autorización para los gastos, se hará mediante las leyes de presupuesto, con sujeción a lo establecido en la Sección XIV".

Por el artículo 1° del proyecto de ley se crea una persona jurídica estatal, con naturaleza de servicio descentralizado, lo cual constituye la creación de empleos y servicios públicos, por lo que debe hacerse mediante una ley de presupuesto. Es probable que se pretenda argumentar -por los que promueven está iniciativa- que conforme al artículo 7° del proyecto se establece: "Las normas presupuestales asignarán los créditos correspondientes a los efectos de su debido funcionamiento". Este artículo 7° está avalando la afirmación que he realizado, porque dice "las normas presupuestales asignarán los créditos correspondientes a los efectos de su debido funcionamiento". Pero ¿cuándo se van a generar esas normas presupuestales? En el año 2026. Si mi argumentación no fuese válida, estaríamos generando la creación de un servicio público, un organismo de las características de esta Unidad Reguladora de Servicios Portuarios, carente de recursos, sin la posibilidad de funcionar.

Personalmente creo que, de conformidad con esta disposición, este proyecto de ley es inconstitucional. Pero, además, es inconveniente. En el literal B) del artículo 2° le otorga a la Ursep el cometido de "dictaminar preceptivamente a los efectos de asesorar al Poder Ejecutivo y a la Administración Nacional de Puertos, según corresponda, en los procedimientos de otorgamiento de concesiones [...]". Eso nos plantea la interrogante de si el cometido de "dictaminar" -expresión rara- "preceptivamente a los efectos de asesorar" -según dice la disposición que estamos examinando-, es sin perjuicio de los cometidos que la ley le ha otorgado a la Administración Nacional de Puertos; me refiero a la Ley N° 16.246, de 8 abril de 1992. El cometido fundamental de la Administración Nacional de Puertos es el de asesoramiento al Poder Ejecutivo; la política ejecutiva, de acuerdo al artículo 2° de la ley de puertos, le corresponde al Poder Ejecutivo. Y es cometido de la Administración Nacional de Puertos brindarle el asesoramiento correspondiente.

Acá se está hablando de un asesoramiento al Poder Ejecutivo y a la ANP. Con respecto al asesoramiento al Poder Ejecutivo, cabe preguntarse si es con desplazamiento del cometido que le corresponde a la ANP -en cuyo caso la ANP estaría vaciada de uno de sus cometidos fundamentales- o si es complementario. En ese caso, tendríamos un organismo asesor de otro asesor. Desde el punto de vista de la logística legislativa, no parece lo más aconsejable.

Haciendo referencia a esta argumentación, es muy importante tomar en cuenta lo que dice artículo 4° de la ley de puertos. El artículo 4° de la Ley N° 16.246 dispone que debe actuar con asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos. Por ende, cabe preguntarse si es con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos y de la Ursep. ¿O es solamente de la Ursep? Es una interrogante que dejo planteada. La norma no distingue, y el intérprete no debe distinguir.

Por su parte, el artículo 377 de la Ley N° 19.355 -curiosamente, fue promulgada en tiempos que yo era presidente del directorio de la ANP, en el año 2000- reitera ese principio y establece que para el caso específico de las prórrogas a las concesiones que afecten un espacio territorial de recinto portuario, se requerirá el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos. Es decir que no se puede otorgar concesiones sin el asesoramiento previo de la Administración Nacional de Puertos.

Por otra parte, hay una reiteración de funciones que no tiene sentido. Si tomamos en cuenta el artículo 19 de la ley de puertos, vemos que le otorga a la capitanía del puerto de Montevideo la posibilidad de crear una comisión honoraria para asistir y asesorarla. Debemos agregar las funciones que le corresponden al Inalog -Instituto Nacional de Logística-, creado por Ley N° 18.697; entre sus cometidos tiene el de asesorar al Poder Ejecutivo y a los agentes del sector logístico nacional, entre los cuales, evidentemente, se encuentra el sector logístico portuario. Además, tenemos el Centro de Navegación, la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, los departamentos especializados de las facultades de derecho de las universidades existentes en el país, la Liga Marítima, y Ceres, que han colaborado con gran disposición en el asesoramiento del Poder Ejecutivo y de la ANP, cuando les ha sido requerido.

En el momento actual, Ceres, con un grupo de jóvenes economistas, está haciendo un excelente trabajo en el proyecto de desarrollo de la hidrovía Laguna Merín- Laguna de los Patos. Lo llaman proyecto para el desarrollo integral de la cuenca de la Laguna Merín. Pero el propósito fundamental es ese. Es un proyecto que yo entiendo que es positivo para el país, quizás, porque me comprenden las generales de la ley. Voy a explicar por qué. En el año 1970 yo integraba -junto a dos ingenieros- la delegación uruguaya de la Comisión Técnica Mixta de la Laguna Merín, que presidía el doctor Carlos Manini Ríos -tío del general- ; yo era el último orejón del tarro, naturalmente. En ese momento se elaboró un proyecto que llamamos "proyecto para el desarrollo de un corredor fluvio lacustre Laguna Merín- Laguna los Patos". Cincuenta y un años después se renueva esa iniciativa. Por ende, personalmente, la apoyo de manera muy especial. Tuve el honor de ser consultado por Ceres. Si se realiza con la modestia que requiere un emprendimiento de esta naturaleza -que no sea una obra faraónica-, yo creo que puede ser sumamente positiva para nuestro país.

Yo creo que también debe evaluarse el costo del funcionamiento de esta Ursep y su eficacia desde el punto de vista técnico, puesto que se crean tres cargos de particular confianza. Yo sospecho -capaz que lo hago por malicioso- que se ocuparán por cuota política, y por personas con dudosa especialización técnica, con toda la burocracia que deberá asistir a esos directores. Si tomamos en cuenta que se designó como director nacional de Transporte Marítimo y Fluvial a un ingeniero agrónomo; si vemos que la

delegación uruguaya en la Comisión Administradora del Río de la Plata no tiene a un solo delegado especializado en los temas que son de competencia de esa Comisión, y que refieren nada menos que al Tratado del Río de la Plata; si se designa secretario técnico de la CARU a un carnicero; tengo el derecho a sospechar que si este organismo se crea, los tres cargos del directorio no van a ser ocupados por gente con una gran especialización.

Personalmente, estimo que los errores de gestión no se deben resolver con otras leyes; se debe resolver con una mejora en la gestión. Este proyecto de ley es consecuencia de los errores que se cometieron recientemente. Todos tienen alguna idea de lo que aconteció con el canal de acceso al Puerto de Montevideo. El canciller de la República, el presidente de la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata, el presidente del directorio de la Administración Nacional de Puertos y el ministro de Transporte y Obras Públicas manifestaron que la Comisión del Río de la Plata había autorizado del dragado a catorce metros de profundidad; ¡y no era cierto! Ninguno se tomó el trabajo de reclamar los antecedentes y ver qué era lo que había pasado. Yo tuve el honor de ser invitado por el ministro Heber y le llevé la documentación -que es pública- sobre lo que había acontecido. Lo que se había autorizado era el dragado a trece metros de profundidad hasta el kilómetro 57.

Observen ustedes lo que sucedió. Verificada esa situación -porque, además, vino desde Argentina una nota violenta, didáctica, explicándole a la delegación uruguaya las normas que había que tomar en consideración-, se debía presentar una nueva solicitud para el dragado a catorce metros. Se presentó en el mes de abril, diciendo que se solicitaba autorización para dragar el canal de acceso al Puerto de Montevideo a catorce metros. Pero eso debía ser complementado con un proyecto ejecutivo, indicando hasta dónde iba a llegar el canal -obviamente, tiene que llegar hasta la isobata de catorce metros de profundidad-, cuál iba a ser la inclinación de los taludes, cómo se iba a refular lo que se dragaba, el balizamiento. Eso, todavía -transcurridos, prácticamente, nueve meses-, no se ha enviado a la Comisión Administradora del Río de la Plata. Tengo entendido que hay un proyecto que yace en la Cancillería uruguaya. Pero no se trata, simplemente, de cumplir con el Tratado del Río de la Plata; se trata de cumplir con los compromisos que asumió el Estado. El Estado asumió el compromiso de dragar a catorce metros, en el contrato del 25 de febrero del presente año, con TCP Katoen Natie; lo asumió también con UPM. Se asume un compromiso, no un contrato; tiene una enorme importancia desde el punto de vista económico, y no se cumple con esto que, simplemente, requiere solicitarle al Sohma -Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada- que le haga el proyecto. Estoy seguro de que en un mes ellos lo hacen, porque tiene los estudios batimétricos que permiten hacerlo. A eso le agregamos este contrato de 25 de febrero del presente año. Yo, personalmente, identifiqué en ese contrato y en los decretos N° 114 y 115 que se habían cometido siete ilegalidades. Obviamente, ustedes pueden decir: este viejo está oxidado; no hay ninguno de ellos que tenga un fundamento serio. Pero basta con que uno solo de los actos ilegales que yo he verificado sea acogido por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo para que todo ese andamiaje se caiga.

Las empresas Montecon y Nobleza Naviera y el Supra presentaron recurso de revocación y ahora están promoviendo la acción de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Ustedes podrán decir: "Es un juicio, el Tribunal puede descartar ese reclamo". Es posible, pero hay un riesgo que lo determino por esas siete ilegalidades que oportunamente identifiqué.

Cuando me convocó el Comité Ejecutivo Nacional del Partido Colorado para hablar de este tema, sostuve que tenía que ser analizado a nivel parlamentario. Expliqué que si

eso estaba avalado por una ley, los recursos que, eventualmente, se pudiesen presentar no tendrían cabida, porque el Tribunal de lo Contencioso Administrativo no puede declarar ilegal una ley. Puede declarar ilegal actos administrativos, como son los decretos. Mi partido, aparentemente, en principio, había aceptado mi planteo. Yo hice otra recomendación y dije que si esto se analizaba a nivel parlamentario, se abría un ámbito de negociación y análisis, de rectificación de algunos errores que se habían cometido. Después de esa reunión que tuvimos por Zoom, mi partido parecía haber aceptado mi planteo, pero saltó un conejo de la galera: este proyecto de ley que estamos examinando.

Insisto en los errores que se han cometido. Esto tiene que ver con ustedes, con los señores legisladores.

Quiero redondear el argumento anterior.

Podría haberse analizado y aprobado esto por ley; la coalición tiene mayoría. Entiendo que no es de recibo la tesis de que se trata de un monopolio por lo que se requerían dos tercios de votos. Pienso que con una ley, este contrato podía haber sido avalado jurídicamente. Creo que no hay monopolio, porque para que exista monopolio tiene que haber un aprovechamiento exclusivo y excluyente, como dice el diccionario de la Real Academia. Acá hay un régimen preferencial, pero no un aprovechamiento exclusivo.

Dejado eso de lado, pasaremos a otro tema que les concierne a los señores legisladores: el artículo 176 de la ley de rendición de cuentas, originariamente 177. Este artículo 176 es realmente muy especial, porque se homologó por dos decretos un contrato por miles de millones de dólares, como es el de TCP Katoen Natie. Con la intención de suministrar libremente combustible -es decir, búnker- a los buques en el Río de la Plata, se aprueba el artículo 176 de la ley de rendición de cuentas. Este artículo es disparatado y viola el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. ¿Por qué lo viola? Porque se modifica la ley de puertos, con referencia a los primeros artículos, que establecen el régimen de puerto libre y el régimen de exoneración de tributos a las terminales portuarias y al puerto, y se agrega las zonas de alijo y complemento de carga del Tratado Río la Plata y su Frente Marítimo. Pero esas zonas están reguladas por el Tratado del Río la Plata, en sus artículos 26 y siguientes; y son solamente para alijos y complementos de carga.

Voy a explicar qué es un alijo y un complemento de carga. Cuando un buque cargado, cuyo casco tiene una profundidad de doce metros -lo que técnicamente se llama calado-, tiene que ingresar a un canal que solamente permite navegar a once metros, tiene que aligerar su carga, para poder elevar el nivel de flotación; eso se hace con un buque auxiliar. Sucede lo mismo, pero al revés, con el complemento carga. El canal permite once metros, pero el buque puede llevar hasta doce metros, entonces, un buque auxiliar le completa la carga. Las zonas de alijo y complemento de carga están previstas en el tratado cuatro: dos del lado argentino y dos del uruguayo, fuera de la franja de jurisdicción exclusiva.

En los primeros artículos del Tratado del Río de la Plata se determina la jurisdicción de este curso fluvial tan importante para nosotros. Son dos franjas de jurisdicción exclusiva, de siete millas. De Punta del Este a Colonia y de Colonia hasta el paralelo de Punta Gorda, de dos millas. Del lado argentino desde Punta Rasa del Cabo San Antonio hasta Punta Lara de siete millas, y de Punta Lara hasta el paralelo de Punta Gorda, de dos millas. Ahí la jurisdicción de ambos países es exclusiva y excluyente. Se aplica a todo tipo de embarcación. Quiere decir que si hay un buque de bandera argentina, que está dentro de las siete millas adyacentes a nuestras costas, se llama a las líneas de base costeras, se aplica nuestra jurisdicción, nuestra ley. Pero fuera de ella, el criterio que determina la distribución de jurisdicciones es la ley de la bandera, si es de la bandera de

las partes, y si son buques de tercera bandera, la ley del Estado cuya franja y jurisdicción exclusiva esté más próxima al lugar del hecho. Ese es el criterio de distribución. Las zonas de alijo y complemento de carga están en la zona de uso común. Entonces, ¿qué se hace? ¿Se le va a decir a los señores argentinos que los buques argentinos, y lo buques de tercera bandera que están próximos a la costa argentina, ahora van a tener régimen de puerto libre y van a estar exonerados de tributos? Eso se da porque no consultaron a nadie. Yo les indiqué todos los organismos que podrían ser consultados ante este tipo de situaciones. ¡Esto es muy fuerte! A mí me duele particularmente que se esté toqueteando el Tratado del Río de la Plata, porque es un hijo que protejo a muerte. Me duele que no se haya analizado este tema. Estoy seguro de que va a dar lugar a una reacción de parte de Argentina.

¿Cuál es el propósito de este artículo que, obviamente, promueve el Ministerio de Industria, Energía y Minería? El suministro de búnker libre de impuestos y en régimen de puerto libre. Pero para eso no se requería una ley. Alcanzaba, simplemente, con consultar a la Prefectura Nacional Naval que tiene las disposiciones 137, 141, 144 y 157 que refieren a este tema. Se podía hacer eso perfectamente en lo que se llama zona de fondeo y servicios. Se requería una ley para el contrato con Katoen Natie, pero no para esto. En este caso, bastaba con una disposición de la Prefectura Nacional Naval.

Mi conclusión es que debemos bregar para que se requiera el asesoramiento de distintos organismos -que no tienen costo para el Estado-, que pueden prestar una colaboración fundamental.

Cuando el presidente Luis Alberto Lacalle Herrera asumió la presidencia, se encontró con un panorama caótico en el Puerto Montevideo. Antes del año 1992 era un puerto sucio. Las empresas navieras rehuían operar en nuestro puerto por los conflictos permanentes. Era una situación realmente muy difícil de solucionar. Entonces, ¿qué hizo? Acudió a uno de los hombres más talentosos del Partido Nacional, y yo me atrevo a decir del país, que es el doctor Ignacio de Posadas Montero, exministro de Economía y Finanzas. Frente a la responsabilidad que se le había otorgado, el doctor de Posadas consultó a tirios y troyanos. ¡Hasta a mí me consultaron! Estoy hablando de los años 1991, 1992. Se consultó al Centro de Navegación; a la Liga Marítima; a diferentes operadores como el doctor César Augusto Martínez, el catedrático de derecho constitucional de la época Eduardo Esteva y al profesor y consultor internacional Antonio Marinetto. Se hicieron consultas a personas vinculadas al quehacer portuario

Con la ley de 8 abril de 1992, se produjo un cambio sustancial en el Puerto de Montevideo, pero porque se consultó a la gente, se buscó el mejor asesoramiento. Para eso no se necesita una Ursep. Desde el año 1992, hasta ahora, el puerto funcionó sin una Ursep, y funcionó bien. ¿Cuál es el problema? El problema es la gestión; el problema es la gente que no estudia, que no se asesora, que sale con la guitarra a pagar. Ese es el problema, y no se soluciona con una nueva ley, que significa más burocracia, más empleomanía. En definitiva, yo creo que va a significar más trabas al funcionamiento del Estado.

Muchas gracias.

**SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).**- Me voy a permitir regalarme este intercambio con usted, doctor. Ha sido muy detallada, profunda y precisa la información que nos ha brindado y también su opinión sobre este tema.

Hace poco, comentaba con algún colega que hay algún informe de la Facultad de Ciencias sobre que el Parlamento uruguayo tiene el privilegio de ser uno de los pocos del mundo con la posibilidad de acceder a asesoramiento calificado sin costo. Tenemos esta

posibilidad y, sin embargo, muchas veces los resultados en materia legislativa terminan siendo, lamentablemente, de muy baja calidad.

Le advierto que es el cuarto invitado que habla negativamente sobre el proyecto en cuestión. Yo estoy todavía a la espera de que alguien, por lo menos, venga a plantearnos las bondades de la creación de esta unidad. Coincido plenamente con algunas de las fundamentaciones que vertió.

En la reunión de la semana pasada, a la cual compareció el doctor Gonzalo Lorenzo, en un intercambio que mantuvimos, coincidió con nosotros en su visión de perforación de la ley de puertos. Él entendía -y nosotros lo suscribíamos- que, en función de las modificaciones que se introducirían con la creación de esta unidad reguladora, habría como una pérdida de sustancia de la ley de puertos y, por ende, pérdida de sentido de la Administración Nacional.

Le voy a hacer un planteo, quizás, un poco contrafáctico y por eso apelo a su imaginación. Si este proyecto de ley que estamos considerando vulnerase o dejase sin efecto muchas de las atribuciones que son competencia de la ANP, y a eso le sumamos alguna afirmación que realizó el ministro Heber en la comparecencia ante esta Comisión en cuanto a que es intención del Estado uruguayo desprenderse de la participación de TCP, ¿a su juicio, cuál sería el rol de la ANP a futuro? Porque no tendría funciones de asesoramiento ni de regulación en el Puerto, y tampoco participaría de la sociedad de TCP. Reitero, es un planteo contrafáctico. Simplemente, me gustaría conocer su opinión y darnos el lujo de explorar un poco ese tema.

Algún constitucionalista declinó amablemente participar en esta Comisión porque entendió que no había elementos de inconstitucionalidad en este proyecto. Usted acaba de aportar sustantivamente alguno de ellos. Por lo tanto, a mí me gustaría reiterar y hacer el esfuerzo de conocer la opinión, si no fuera de recibo la del doctor Freitas, quizás la del Instituto de Derecho Constitucional de la Universidad de la República.

(Diálogos)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** No dialoguen. Señor diputado: haga la pregunta.

**SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).-** Se ha reflatado el tema del puerto de aguas profundas.

Hace pocos días, en esta Casa -nos enteramos después- hubo un evento, un debate, sobre el puerto de aguas profundas. Los mayores detractores que había cuando esta propuesta se hizo hoy son los mayores defensores. Nos alarma o nos preocupa o nos llama la atención. ¿A qué se debió ese giro? ¿Qué ha cambiado en el mundo, en apenas cinco años, para que quienes cuestionaban profundamente el proyecto y la idea del puerto de aguas profundas hoy sean sus mayores defensores? Quizás, tenga que ver con el famoso aforismo de que "aquellos polvos trajeron estos lodos". Tal vez, el acuerdo con Katoen Natie trajo un reposicionamiento de algunos operadores y empiezan a tener otra visión del mundo y de la geopolítica regional.

(Diálogos)

**SEÑOR GONZÁLEZ LAPEYRE (Edison).-** ¿Si vulnera la ley de puertos? Indudablemente. Vacía de cometidos muy importantes a la Administración Nacional de Puertos, que es el organismo creado por la ley del 8 de abril de 1992.

¿Si me parece bien lo manifestado por el ministro Heber en cuanto a desprenderse del 20 % que le corresponde en TCP? Estoy de acuerdo. Yo creo que nunca debió haber participado. Y miren que tengo algo de responsabilidad, porque en esa época yo estaba en el directorio de la ANP; obviamente, sometido a la jerarquía del ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres. Yo creo que no se puede estar en la misa y en la procesión. A mí me parece bien que el Uruguay se desprenda de ese 20 % en la sociedad anónima que ha constituido TCP Katoen Natie.

En el año 1967 yo era profesor de Derecho Internacional Marítimo de la Escuela de Guerra Naval. El director de la Escuela, capitán de navío Francisco Camps convocó a una serie de profesores, entre los cuales estaban José Claudio Williman -querido e inolvidable amigo-, el ingeniero Yamandú Canosa, el ingeniero Giribaldi y yo, para que hiciéramos un informe dirigido a la construcción de un puerto de aguas profundas en Rocha. En mi informe dije que la única manera de que se pudiera justificar una inversión de esas características era si se tratase de un puerto de los países de la cuenca del Plata en un régimen internacional. De ese modo quedaban comprometidos a aportar las cargas que justificaran la inversión. Eso lo dije en el año 1967. Ese trabajo se publicó, a mimeógrafo, por la Escuela de Guerra Naval.

Pasan los años, y el presidente Mujica, en el año 2013 promueve la Ley N° 19.036. Acá me acuerdo de Gonzalo Aguirre y su tratado de derecho legislativo. La ley tiene un artículo único y declara habilitado como puerto de aguas profundas el sector comprendido por los parámetros geográficos de la costa del departamento de Rocha que comprenden las playas de San Francisco, Palenque y Mar del Plata. ¡Declara habilitado tres playas! Ese es el artículo único que tiene la ley que yo llamo del proyecto Mujica del puerto de aguas profundas.

Obviamente, cuando me entero de eso, publico en la *Revista Naval* un artículo diciendo que no era viable, y expliqué por qué. No voy a hacer todo un análisis histórico, retrospectivo, sobre la falta de infraestructura. Para que un puerto sea viable, se requiere conectividad y cargas. No voy a hablar de la conectividad en esa zona, que ustedes conocen. Sí voy a hablar de las cargas y no me voy a fundar en mi opinión, sino en la de quien era presidente del directorio de la ANP en esa época, ingeniero naval Alberto Díaz. Él dijo que el único modo que se podía justificar la inversión que requería un puerto de aguas profundas era si moviese sesenta millones de toneladas de carga por año. ¿Saben cuánto mueven Nueva Palmira y Montevideo? Poco más de veintiún millones. ¿Quiénes nos iban a dar la carga? ¿Los argentinos que luchan a brazo partido para defender su carga? ¿El Brasil que tiene el puerto de Río Grande a doscientos y pico de kilómetros del Chuy? Digo esto para darles una idea de la realidad de este país. No hay que soñar, como lo hace el doctor Alem García, que ahora quiere conectar Colombia con el Río de la Plata. Esto es una cosa que tiene que estar fundada en razones logísticas, técnicas y económicas.

El frigorífico Pul, que está muy próximo a la ciudad de Melo, exportó, en el correr del año pasado, veintinueve mil toneladas de carne, a través del puerto de Río Grande. Traslada la carga por camión, pasa por la frontera de Río Branco y Yaguarón, y embarca en el puerto de Río Grande, que tiene una profundidad de dieciséis metros. Creo que este año ya superó esa cifra. Entonces, en lugar de embarcar por el Puerto de Montevideo, lo hacen por el de Río Grande, porque es mucho más barato.

Si queremos ser competitivos, hay que tratar de abaratar nuestros costos, debitar la burocracia y los errores que se cometen. A veces, se puede ver la fila de camiones en el puerto, que llega hasta el estadio de Cerro. ¿Cómo es posible que eso suceda? Eso ocurre por razones de logística portuaria. A veces, se debe a que una de las balanzas no funciona, y solo pueden utilizar una; a veces, no funcionan ninguna de las dos. El atraso también se puede deber a que los operarios se fueron a almorzar y vuelven a las dos de la tarde. Ese tipo de cosas son las que un jerarca, que tenga algún conocimiento de logística portuaria, tiene que resolver.

Insisto en que la idea del puerto de aguas profundas podrá ser reflatada. Si vienen los chinos, los japoneses o algún alienígena, y quieren invertir en el puerto de aguas profundas, ¡bienvenido sea! Yo soy descendiente de rochenses; me encantaría que hubiese un puerto de aguas profundas en Rocha, ¿pero con la plata del gobierno?

¿Ustedes saben cuánto costó el proyecto Mujica? Solo una comisión interministerial que creó gasto US\$ 7.000.000 en consultas innecesarias; un abogado desconocido cobró US\$ 85.000 por la consulta; una empresa cobró US\$ 2.000.000. ¡No! Y solo estoy hablando de algunos de los gastos que hubo, porque no se sabe cuál es la liquidación final. Ese tipo de cosas yo no las acepto de ningún modo; las repudio totalmente. Si viene alguien e invierte, ¡fantástico! Pero no estoy de acuerdo con que seamos nosotros, los contribuyentes, los que tengamos que pagar errores como la regasificadora, los que se cometieron en Ancap o el puerto de profundas.

Perdóneme; ese es mi punto de vista, y acá estoy para hablar con absoluta sinceridad.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Le agradecemos nuevamente por su presencia. Para la Comisión es un honor recibirlo. Vamos a seguir tratando el proyecto.

(Diálogos)

(Se retira de sala el doctor Edison González Lapeyre)

—El diputado Fernández hizo mención a que el doctor Correa Freitas entendía que no tenía que comparecer en la Comisión. Voy a leer la respuesta que el doctor envió a la Secretaría. "Estimadas Secretarias: acuso recibo de la invitación formulada por la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes para el miércoles 17 de noviembre. He leído el Proyecto de Ley sobre el cual se me solicita la opinión, en el que se crea la Unidad Reguladora de Servicios Portuarios. Considero que no es un tema del Instituto de Derecho Constitucional, sino del Instituto de Derecho Administrativo. Excepto que los señores Representantes Nacionales tengan alguna duda desde el punto de vista constitucional, considero que mi asistencia a la Comisión no se justifica. Quedo a las órdenes de la Comisión. Sin otro particular, saludo muy atentamente, Dr. Ruben Correa Freitas Director del Instituto de Derecho Constitucional".

La solicitud que habían hecho los representantes fue llevada adelante por la Secretaría, y esa fue la respuesta del doctor Correa Freitas.

De acuerdo con lo informado por la Secretaria, ayer de tardecita, tuvimos la aceptación del doctor González Lapeyre; por eso fue recibido hoy.

La próxima sesión será el 1° de diciembre, a la que vendría el ministro de Transporte y Obras Públicas. Para el 8 de diciembre está confirmada la Cátedra de Derecho Administrativo. Tenemos pendiente al directorio de ANP.

Camioneros asociados enviaron una nota para ser recibidos a efectos de plantear un tema relacionado al transporte. Los recibiríamos el 8 o el 15, que es la última sesión ordinaria de la Comisión.

(Diálogos)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—Se levanta la reunión.

≠