



XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 889 de 2022

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

**SITUACIÓN DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
CIUDADANOS AFECTADOS POR EL FERROCARRIL CENTRAL**

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 18 de mayo de 2022

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Rodrigo Albernaz Pereira (Presidente) y Martín Tierno (ad hoc).

Miembros: Señora Representante María Magdalena Fioritti y señores Representantes Daniel Martínez Escames, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.

Delegado de Sector: Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.

Asisten: Señores Representantes Eduardo Lust Hitta y Rafael Menéndez.

Invitados: Por SUTCRA: señores Ricardo Aloy, Marcos Lombardi y Marcelo Luzardo.

Por ciudadanos afectados por el Ferrocarril Central: señoras Blanca Olivera, Yanina Borloz, Anita Hernández, Sonia Gómez y Mónica Torres e Ingeniero José Zorrilla.

Secretarios: Señora Laura Rogé y señor Horacio Capdebila.



SEÑOR PRESIDENTE (Rodrigo Albernaz Pereira).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee)

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quiero hacer un planteo desde la bancada del Frente Amplio con relación a la situación que se está dando en el puerto de Montevideo, con los paros que están llevando adelante tanto el sindicato de la ANP como los de Montecón y de la empresa que obtuvo la concesión por cincuenta años para operar la playa de contenedores del puerto, TCP. Proponemos convocar a las autoridades del Poder Ejecutivo, a los sindicatos involucrados y a la empresa Montecón, que ha hecho un planteo de reducción de su plantilla, mandando al seguro de paro a ciento cinco trabajadores, más la reducción que había anunciado anteriormente, con despidos de alrededor de ciento treinta trabajadores. Si la Comisión está de acuerdo y fuera posible, sería bueno hacer una sesión extraordinaria antes de fin de mes para recibirlos y tener información de primera mano sobre la situación que se está viviendo en el puerto, que es tan importante para el país. Hoy estuve media hora para ingresar a Montevideo debido al paro que se está realizando y a la cola de camiones y vehículos, que llegaba hasta la cancha de Fénix, en el Parque Capurro; pero no digo esto porque yo me haya quedado trancado en una cola de autos, sino porque la situación amerita que la Comisión de la Cámara de Representantes que tiene que ver con estos temas tan importantes para el país, en este caso el puerto de Montevideo, pueda recibir de primera mano la información.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión recibe el planteo y lo pone a consideración.

Se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Por lo tanto, se coordinará la concurrencia por parte de la Secretaría.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Quiero dejar una constancia en cuanto al tratamiento del punto anterior, vinculado a la solicitud por parte de la bancada del Frente Amplio de la visita del Poder Ejecutivo y autoridades portuarias, en virtud del conflicto que se está viviendo. La bancada oficialista ha votado afirmativamente, y quiero plantear que se tenga un poco de elasticidad en cuanto al manejo de la agenda. El diputado Tierno propuso la instrumentación de una sesión extraordinaria en el correr del mes; mi sugerencia a la Presidencia es que a la hora de coordinar, se evalúe la fecha en virtud de la agenda de las propias autoridades que están obviamente ocupadas en este tema.

Solo quería dejar esa constancia.

(Ingresa a sala una delegación del Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines, Sutcra)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión da la bienvenida a los señores Ricardo Aloy, Marcos Lombardi y Marcelo Luzardo, en representación del Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines.

SEÑOR ALOY (Ricardo).- Muchas gracias por recibirnos.

Soy el secretario general del Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines. Venimos a plantear un poco más de lo que ya hemos venido denunciando a través de los

medios y en los distintos lugares u organismos que entendemos correspondientes. En este caso, se refiere puntualmente a lo que tiene que ver con la regulación del transporte de carga, donde se está atravesando una situación que es muy grave porque la cantidad de accidentes viene en aumento.

En la búsqueda de la regulación del sector, planteamos que se lleve a cabo la instalación de algún sistema de control que haga obligatorio presentar la información en el momento que se requiera o a través de las denuncias que se puedan efectuar, sea por la sobrecarga horaria que se mantiene en el sector en el día de hoy, sea por incumplimiento en lo que refiere a los trabajadores o la normativa vigente por parte de las empresas de transporte al momento de efectuar sus aportes en el BPS, la DGI y demás organismos.

El interés de nuestro sindicato es buscar una forma de que se limite la jornada, rigiéndonos por la Ley de las Ocho Horas y la Ley de Horas Extras, cosa que al día de hoy no existe porque no hay control ninguno, no hay obligación de presentar la información. Nosotros hemos hecho denuncias ante la Inspección General del Trabajo, donde se ha podido constatar esa sobrecarga horaria; además, los compañeros trabajadores muchas veces han hecho reclamos por adeudos de horas extras impagas y por esa forma de pago alternativo que existe en el sector. Insisto: hoy nuestra mayor preocupación es la cantidad de accidentes que se generan. Nosotros estamos convencidos de que si hubiera una posibilidad de limitar la jornada a través de un sistema que permita arrojar información en tiempo real, como existió en algún momento con el Sictrac (Sistema Integral de Control de Transporte de Carga), hoy podríamos discutir con información en tiempo real sobre la mesa y así tendríamos grandes posibilidades de minimizar los riesgos e, incluso, evitar la cantidad de fallecidos que nos han costado estos años con la cantidad de accidentes en aumento.

Ese es, *grosso modo*, el panorama que tenemos. Nuestra preocupación pasa por ahí.

Además, hemos tenido algunas reuniones con ministros, como es el caso de Falero, hace poco tiempo, y con el director nacional de Transporte, Pablo Labandera, donde nosotros planteamos los mismos temas que discutíamos en el Consejo de Salarios; también estaba presente Pablo Labandera -en ese entonces como asesor de ITPC-, quien respaldaba las denuncias que se hacían en aquel momento con respecto no solamente a la inseguridad que existe en el transporte, sino también a la evasión. Él lo respaldaba siendo asesor de ITPC, la gremial de transporte, cuyo presidente era Mauro Borzacconi, al igual que de Catidu, la Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay. Según él, hoy hay algunas variantes en los números, es decir, no son los que se plantearon en aquel momento, pero sin duda que son igualmente importantes, y creo que sería fundamental para el Estado llevar un control más estricto en lo que tiene que ver con la evasión en el sector del transporte.

Insisto: lo que a nosotros nos preocupa es que ha aumentado la cantidad de accidentes, y todo esto deriva por los contactos que vamos generando con los trabajadores, porque al no haber obligatoriedad de presentar información, terminamos siempre con cuestiones que son subjetivas. La idea es llegar a tener un sistema de control a fin de que no termine prevaleciendo la palabra de uno o de otro y sea la información la que pueda definir un rumbo para tratar de buscar inmediatamente una solución a este tema, que afecta a la sociedad en su conjunto. Digo esto porque acá, en una semana, hubo siete fallecidos, de los cuales cuatro eran personas que nada tenían que ver, quizás, con el transporte de cargas. Es algo que nos debería motivar a sentarnos a discutir no solo para ver cómo podemos encontrarle un punto medio, sino una solución, porque sinceramente todos los días estamos propensos a encontrarnos con situaciones como las que ya venimos viviendo.

Es probable que los compañeros hagan algún agregado más al tema, pero yo voy directo al problema en el entendido de que, ante la gravedad de la situación existente, debemos encontrarle una solución inmediata.

SEÑOR LUZARDO (Marcelo).- Soy secretario de la Organización del Sutcra.

Ricardo especificó muy bien la gran problemática que traemos frente a ustedes. No en vano siguen aumentando los accidentes, y muchos quedan ocultos porque pasan como accidentes de tránsito, pero nosotros estamos totalmente convencidos de que son accidentes de trabajo porque las formas de pago que se utilizan son ilegales, no existe un recibo de sueldo en el cual declaren en qué forma le pagan al trabajador; o sea, les pagan de una manera, pero en los recibos de sueldo, aparece otra cosa. Fuera de eso, cualquiera de las formas que se utilizan, en realidad, alteran directamente la profesionalidad del conductor; sin embargo, cuando el accidente se lleva adelante, el trabajador es juzgado según la normativa: o sea, cuando los jueces detectan que el trabajador trabajó más de doce horas, lo mandan preso. Tampoco se hacen algunos controles -las empresas de repente no los tienen-, como el pago de seguro. Hace poco tuvimos un accidente muy notorio; más allá de que en esa misma ruta, dos días antes había habido uno y dos días después hubo otro, solo ese salió en televisión. Estamos hablando de cuerdas, de que en el entorno de 1 kilómetro hubo tres accidentes, pero solo uno salió en la televisión porque fue visible porque tiró abajo el puente al estar pasado de metros. A raíz de eso los medios nos llamaron, pero no nos llaman por todos los accidentes que hay constantemente ni se informa de qué manera se producen. Es una situación -como bien especificó Ricardo- que no solo nos cae a nosotros como trabajadores y sus horas, sino que le está cayendo a la propia sociedad: hay una evasión millonaria en la cual estamos implicados todos los ciudadanos de este país. Así sean, como dijo el propio Labandera, US\$ 124.000.000 por año, entendemos que es una cifra menguada de la realidad, porque tomó como parámetro una parte de la evasión. Si un trabajador tiene que cobrar \$ 100.000 y le pago \$ 50.000, hay \$ 50.000 que no entran al mercado y no hay gastos. Eso no se tomó en cuenta ni tampoco los aportes patronales; hay un montón de cosas que ingresan en ese globo de evasión, respecto al cual la preocupación debería ser del propio Estado.

Como sindicato entendemos que falta una parte de los controles. Se intenta controlar el movimiento bancario desde el dinero, pero no se intenta controlar las mercaderías que se mueven. Con el Sictrac, una de las grandes problemáticas que divisamos fue que hubo muchas protestas, porque vos no podés esconder 100 camiones porque la carga está clara: si son 100 camiones, a un promedio de 35 toneladas por camión, sabés cuánta mercadería se movió, y esa parte se esconde. Y nosotros sabemos que se utiliza esa parte para evadir todo lo que significa el pago al propio Estado, y hay un descontrol muy grande, más allá de lo que habló Ricardo, que es lo que al sindicato en realidad le preocupa, que es que matamos a más de 100 personas por año y se nos mueren entre 12 y 14 camioneros, sin contar los que quedan lesionados. Tenemos doce años más o menos en la directiva de este sindicato, y tuvimos un compañero muerto y dos compañeros accidentados con pérdida de miembros, uno perdió un brazo y el otro, una pierna. Entonces, debería preocupar esta situación. Hace poco, en un accidente de camión se murió un comisario. O sea, no es una situación que solamente quede circunscripta a un sector, sino que es muy abarcativa. Y repito: nosotros estamos contando los accidentes en ruta, pero hay que tener en cuenta también los repartos y todo lo que anda en la ciudad; nosotros mandamos a nuestros hijos a la escuela en una camioneta muy segura, le pedimos cinturón, pero se está cruzando con camionetas y camiones cuyos conductores no duermen, y nosotros sabemos cómo funciona. Al cruzar en un semáforo o acá nomás, en la cebrada de la circunvalación, capaz que viene un

camión conducido por un tipo que no durmió, porque al no haber controles estrictos sobre la cantidad de horas que trabajan, ¿qué hacen las empresas? Utilizan los camiones en las ciudades, tanto en Montevideo como en las del interior, para hacer los repartos más inmediatos y dejan como último viaje los trayectos largos, que pueden llegar hasta Rivera, hasta Artigas. Y no estamos hablando de cosas que no sabemos, sino de lo que sabemos en realidad.

Entonces, no es un tema que esté solamente circunscripto a la carretera y al transporte pesado, sino que hay muchísimos sectores que nos involucran a todos, no solo porque permanecemos mucho tiempo en las ciudades, sino porque ahí adentro también hay una problemática.

SEÑOR LOMBARDI (Marcos).- Soy coordinador del Sutcra y también integro el Consejo Presidencial de la Federación Sindical Mundial.

Los compañeros han especificado una cantidad de temas puntuales, y para nosotros es como si estuviéramos teniendo un *déjà vu* o una pesadilla recurrente, porque hemos venido muchísimas veces a este recinto a plantear el mismo tema, y no voy a decir que no hemos encontrado receptividad: hemos encontrado receptividad, pero no hemos encontrado que se busque un camino de solución. Lamentablemente, quienes tienen que definir esta situación -sea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sea el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, e, inclusive, algunos otros organismos como el BPS y la DGI- en lo que refiere a la regulación y el control de la evasión, en algún momento tuvieron la oportunidad de hacerlo y lo concretaron en aquel sistema de control que se llamó Sictrac. No nos gusta mencionarlo demasiado porque nos parece que eso nos traslada puntualmente a ese Sictrac que estuvo formulado, regulado, autorizado y hasta puesto en funcionamiento aunque sea en lo mínimo, y a nosotros lo que nos interesa no es el nombre, sino que realmente exista un sistema de control; un sistema de control que abarque lo que entendemos que es una de las prioridades que hay que solucionar para que no sigan ocurriendo accidentes y para que el trabajador del transporte tenga un estado de salud mental y físico mucho más acorde para realizar la tarea, contando con las condiciones necesarias.

Lamentablemente, lo que hemos visto es que desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -tanto de parte de su primer representante, que fue el ministro Heber, como del actual- se ha entendido que es necesario un sistema de control, pero en realidad no es el que nosotros pretendemos como trabajadores. ¿Por qué? Porque ellos entienden que cada uno de los organismos debe controlar lo que le corresponde -y eso lo compartimos-, o sea, el Ministerio de Transporte no puede tener injerencia en cuestiones que tiene que controlar el Ministerio de Trabajo o en lo que tiene que controlar el BPS. Eso, lógicamente, tiene que ser así porque por algo están las administraciones determinadas, pero ¿qué es lo que sucedía con el Sictrac? Se había formulado una conjunción de datos para que estuvieran en una mesa central desde la cual todos los actores, inclusive los trabajadores, podíamos obtener la información necesaria. Para nosotros es fundamental no solamente saber la carga que lleva un vehículo, sino hacia dónde va, cuántas horas de manejo tiene el trabajador, cuántas horas circuló el vehículo, quién es el que está trabajando en el momento que circula, porque muchas veces esa información tampoco es real. Todas esas cuestiones para nosotros son sumamente necesarias. Y cuando hablamos de que esto tiene repercusiones en terceros, a veces lo decimos fríamente y nombramos los números de los accidentes y los de las consecuencias de los accidentes que se transforman en pérdida de vida no solamente de trabajadores del transporte, sino también de terceros, de gente que se ve involucrada sin querer. Últimamente se le ha dado un poco más de importancia al tema de los accidentes de tránsito y hemos visto una cantidad de números vertidos sobre la mesa por informes que seguramente dan la

Unasev u otras administraciones, y la verdad es que nos llamó la atención que los camiones no figuraran entre los vehículos vinculados a más accidentes, cuando nosotros sabemos cuál es la realidad y, además, vemos por la misma prensa que todos los días hay un accidente vinculado con un camión.

También nos extraña y nos molesta que se trate de minimizar la realidad cuando planteamos que uno de los factores fundamentales -no decimos que sea el único- que ocasionan esos accidentes es la cantidad de horas que los trabajadores tienen arriba del camión sin el descanso necesario y a veces no solamente sin el descanso, sino sin la alimentación necesaria, sin las condiciones que un trabajador debería tener para poder conducir un camión de toneladas, que después tiene que andar por la ruta y que puede tener ese accidente. Entonces, para evitar eso y también para evitar esa discusión, se argumenta que el trabajador realmente no está manejando el camión durante todas las horas que figura trabajando. Eso puede ser cierto, pero el descanso no es el que debe tener una persona normal para seguir trabajando. La tensión que le genera al trabajador la responsabilidad de estar con el camión -aunque no esté manejando- mientras está parado en algún lugar esperando para la carga, y el estrés que le ocasiona al trabajador cuando, de vuelta, tiene que vincularse al manejo, son cuestiones que no se tienen en cuenta cuando se tiran los argumentos.

Por ahí sentimos también -creo que fue el ministro actuante en el Ministerio del Transporte y Obras Públicas o alguno de sus directores, e inclusive, y algunos de los sectores patronales del transporte de carga- que argumentaban que el teléfono celular era una de las cuestiones que causaban los accidentes. Eso lo dicen cuando les conviene a las patronales. Deberíamos preguntarles por qué a muchos trabajadores los obligan a tener el celular prendido arriba del camión y a atenderlo, porque de lo contrario, son pasibles de sanción, así estén manejando. A veces las mismas patronales proveen de celulares a los trabajadores y los obligan a que los atiendan. Sería difícil enumerar la cantidad de veces que hemos tenido que atender algún conflicto en alguna empresa de transporte, porque el trabajador había sido sancionado debido a que no atendió el teléfono cuando le sonaba. "¿Dónde estaba?", le preguntaban, y el compañero estaba arriba del camión, manejando. Lo que dice la normativa de tránsito es que no se debe atender el teléfono. Sin embargo, hay muchos compañeros que son sancionados. Entonces, las mismas patronales que imponen el teléfono celular arriba del camión, después dicen que el teléfono celular está mal utilizado, etcétera. Cuando conviene, sí, y cuando no conviene, no. No; la realidad que vivimos es otra. No es el teléfono celular el que ocasiona los accidentes ni la atención del teléfono celular; es la tensión -empieza con "t"- que se genera en los trabajadores por tener que trabajar en pésimas condiciones.

Hace poco tiempo vimos por la prensa que se hablaba de un proyecto que había presentado un señor diputado y que había sido rechazado, o por lo menos argumentado en contra, por el director nacional de Transporte, de una cantidad de artículos que ya estaban en funcionamiento. Nosotros nos tomamos el trabajo de leer el proyecto, y era verdad lo que decía el director Labandeira, porque había muchos de los puntos que ya estaban establecidos, pero ¿cuál es el problema? Que por más que el artículo esté escrito, si no hay una reglamentación que lo regule y alguien que lo controle, todas esas cuestiones que están escritas pasan a no tener ningún valor. Creemos que tiene que haber, indefectiblemente, un control por parte de quien le corresponda -ya sea el Ministerio de Transporte o el Ministerio de Trabajo- en cuanto a la cantidad de horas que los trabajadores están encima del camión y que están pendientes de la tarea, así no estén en ese momento manejando, porque ser responsable del camión en esas otras horas también ocasiona un cansancio no solamente físico sino mental, y esas cuestiones

nadie las tiene en cuenta. Parece ser que cuando argumentan por qué chocan los camiones, esas cosas no se tienen en cuenta.

Hay una reglamentación de la OIT que habla sobre la cantidad de horas. En varias oportunidades hemos pedido que fuera reglamentado, porque si bien fue aprobado por el Parlamento, no está reglamentado, entonces, es como que no estuviera.

Hemos estado yendo y viniendo a todos lados. Vinimos acá y hemos ido -se lo comentamos, porque lo deben saber- hasta el Centro de Promoción y Defensa de los Derechos Humanos a plantear este tema, porque entendemos que una cuestión que ataca directamente al ser humano, en este caso al camionero, son las jornadas tan largas y el trabajo en pésimas condiciones que se viene desarrollando. Ya no sabíamos a dónde ir, entonces dijimos: tenemos que ir a todos lados donde se nos escuche; en algún momento va a surgir alguien que tenga una idea para plantear junto con la voluntad política que se necesita para solucionar estos temas. Por algo hubo un proceso de discusión de más de ocho o nueve años sobre el tema del sistema de control, que se logró poner y después, con distintas argumentaciones -que pueden ser válidas o no; no las ponemos en cuestionamiento-, se decretó dejar en suspenso lo único de lo que nos podíamos agarrar, que era el sistema de control y hasta hoy, más allá de promesas, no hay nada funcionando que le garantice al trabajador no solamente tener una jornada digna de trabajo sino, además, que le paguen el salario que le corresponde.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Nuestra corta experiencia parlamentaria llega a la misma conclusión a la que la delegación de los trabajadores del Sindicato Único del Transporte de Carga realiza. Es más; allana buena parte de lo que vamos a plantear.

La primera reflexión es que, efectivamente, en menos de un año recuerdo por lo menos dos o tres comparecencias de los trabajadores del sindicato planteando la misma problemática. Lamentablemente, la devolución que hemos tenido de parte del Ministerio de Transporte y sus autoridades es que no se va a avanzar en una solución que contemple el control de la jornada de trabajo a nivel de las unidades de transporte de carga.

La bancada del Frente Amplio ha sido persistente e insistente en demandar una solución de una cuestión que ellos mismos definen como ideológica, porque en verdad hubo un compromiso electoral de dejar sin efecto el Sictrac. A su vez, hubo alguna expresión un tanto maniquea y hasta sórdida, haciendo referencia a que el Sictrac implicaba colocar dentro de la cabina del vehículo una cámara, violando la intimidad del trabajador, o sea, un desconocimiento absoluto de cómo funcionaba el Sictrac. Eso habla de lo ideológico, es decir, jamás se discutió desde el punto de vista técnico las capacidades y las ductilidades que el sistema brindaba, no solo para el transporte de carga, sino para un conjunto de situaciones que, como ustedes lo han expresado, siguen sin estar reguladas.

Lo que pasa es que en el fondo el único objetivo es resolver el problema del cargador o del propietario de la carga, porque tampoco se está utilizando la guía electrónica de carga. A pesar de las afirmaciones que el ministro y su equipo realizaron en la comparecencia que hizo ante la Comisión, no está funcionando la guía electrónica de carga; no está funcionando ningún control desde el punto de vista inspectivo. Hoy, los treinta inspectores -y los diez vehículos que tantas veces, y recurrentemente, expresamos-, están sentados en el 4° piso del Ministerio de Transporte. No hay controles en la vía pública, y hay una única apuesta, que tiene que ver con la supuesta colocación de un TAG en el parabrisa de los vehículos para verificar, a través de los peajes, la

circulación del tipo de unidad que transita por las rutas nacionales. Esa es la respuesta que el actual gobierno le está dando a la sociedad en referencia a la problemática que los trabajadores están planteando.

Queda claro que por la vía reglamentaria o por la acción del Poder Ejecutivo no se va a tener respuesta, porque han sido permanentemente contestes en afirmar que ese tipo de acciones de control no le corresponden al Ministerio de Transporte.

También se ha dicho de parte de la patronal que hay sistemas operativos, como el denominado sistema Lucía, que se opera para el transporte internacional de carga, que hoy está operativo, y que como bien explicaba Lombardi, puede, sin ningún tipo de problemas, trasladarse al transporte nacional de carga, y cada organismo con competencia en el tema, tomar la información que requiera. Allí nadie violenta ni se atribuye competencias que no le corresponden por ningún marco normativo. Sin embargo, el Estado, el Poder Ejecutivo admite públicamente que no lo va a hacer.

Por lo tanto, y en función de esta situación, todo parece indicar que la única acción que nos queda como oposición es imponer o tratar de trabajar en una solución legislativa, y veremos después cuáles son las manos que se levantan para apoyar este planteo de los trabajadores del transporte de carga.

Es curioso *-cosa veredes, si vivieres*, le decía el Quijote al Sancho- ; el propio director nacional de Transporte *-como aquí se mencionaba-*, cuando era asesor legal de la Intergremial de Transporte, decía que era la solución que el transporte necesitaba y hoy cambia de rol y dice que eso no es competencia del Ministerio de Transporte.

Sobre una discusión en la que se nos va a la vida, afirmaron ser US\$ 127.000.000. Acá se dijo con muy buen tino que esa cifra se cuadruplica con solvencia. Desde el Frente Amplio planteamos otros números, porque además el estudio lo permite *-es un estudio de consultoría que solo va en la metodología de encuesta y quien es encuestado va a responder lo que le conviene-* ; demostramos que la cifra se cuadruplica y, sin embargo, nunca tuvimos la devolución de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre esta situación.

Por lo tanto, es doloroso, en este corto tiempo de participación en este ámbito, tener que recibir nuevamente a la delegación de los trabajadores para plantear una situación que se está volviendo dramática a nivel de la sociedad uruguaya. Pero, lamentablemente, desde el Poder Ejecutivo tenemos una suerte de autismo ideológico que impide poner en práctica una solución que está ahí, operativa.

Reitero lo del principio: avanzaremos en un intento de solución legislativa para un reclamo que entendemos por demás justo y necesario a esta altura de la realidad nacional.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quiero saludar nuevamente a la delegación.

Coincido con lo que dijo el compañero diputado Marcelo Fernández. No es la primera vez que vienen ustedes a plantear este tema desde que en marzo de 2020 el exministro Heber decretara dejar en suspenso el Sistema Integral de Control de Transporte de Carga, Sictrac. A partir de ese momento, lamentablemente, lo que ha sucedido es que ha ido empeorando la situación del transporte de carga, sobre todo relacionado con los accidentes de trabajo *-como bien dicen ustedes-*, porque son accidentes que se dan en el marco de la jornada laboral, accidentes de trabajo que nadie quiere, por supuesto, pero que se dan de hecho por la situación de estar cargando a ese trabajador muchas más

horas de las que corresponden por los convenios laborales que existen hoy y que están regulados en nuestro país.

(Ingresa a sala el señor representante Rafael Menéndez)

—Con respecto a cómo se soluciona este tema, la responsabilidad es exclusivamente del Poder Ejecutivo. Coincidimos en que poner un control a través de un TAG o ciento cincuenta cámaras -como se ha anunciado- a lo largo de las rutas nacionales no va a solucionar lo extenso de la jornada laboral. Podrá solucionar el tema de por dónde transitan los camiones y qué carga llevan, pero si no hay un control mucho más férreo por parte del Ministerio relacionado con la carga que se transporta en nuestro país, va a seguir sucediendo lo mismo.

(Ingresa a sala el señor representante Eduardo Lust Hitta)

—Con respecto a que la solución es del Poder Ejecutivo, nosotros, desde la oposición y desde el Parlamento nacional, estaremos estudiando el tema. Veremos la posibilidad de presentar algún proyecto de ley con el fin de plantear nuevamente al Poder Ejecutivo cuáles son las alternativas para intentar bajar la siniestralidad, con el fin de que los trabajadores cumplan con los convenios establecidos a nivel laboral en el horario de manejo de esas unidades, ya que cada vez se va a incrementar aún más el transporte de carga.

Y no es porque haya llegado el señor diputado Lust, pero todos sabemos que cuando empiece a procesar la madera la tercera planta de celulosa en nuestro país, al no estar pronto el ferrocarril central, los primeros seis, ocho o diez meses, esa pasta de celulosa que va a venir de Pueblo Centenario hasta el puerto de Montevideo va a ser por las rutas nacionales, se va a incrementar de manera considerable la cantidad de vehículos, tanto de ida como de vuelta al puerto de Montevideo, y si no hay un control férreo -como decimos-, si no hay una mirada a mediano y a largo plazo para intentar solucionar estos temas, va a traer más accidentes, más siniestralidad y más problemas para quienes transitamos las rutas nacionales.

Quería manifestar esto de parte de la bancada del Frente Amplio y comprometernos a intentar plantear, a través de un proyecto de ley o de conversaciones al más alto nivel con el Poder Ejecutivo, para buscar una solución integral. Como se dijo acá no se quiere una solución integral, que cada repartición estatal tenga control sobre lo que le corresponde. Para nosotros va en contra de lo que se trabajó durante muchos años -como dijeron ustedes- y se llegó a ese sistema de carga, que si bien no era la panacea, solucionaba y mucho, y hoy hubiéramos tenido ya dos años y medio de puesta en marcha de algo que es perfectible, por supuesto, pero que hubiera mejorado y mucho el control de las horas de trabajo y de la evasión fiscal, que es muy importante para el país.

SEÑOR REPRESENTANTE MENÉNDEZ (Rafael).- Buenos días y muchas gracias por permitirme intervenir. Yo llegué tarde a la reunión, pero pude más o menos hilvanar cuál era el tema, y agrego que estoy de acuerdo con que hay falta de controles, como al Estado le ha pasado prácticamente en todos los gobiernos. El control para el Estado significa mucho dinero, y sigue pasando. Ese es un tema pendiente.

Pero quiero agregar que, aparte de que hay un componente de falta de controles, también hay un problema estructural en el país, producto de que no hubo una previsión del crecimiento, básicamente de lo que es la cadena forestal, porque el eje de Ruta N° 5 es la aorta del Uruguay, es decir, la principal arteria por la cual fluye el tráfico de madera -y hablo con justificación de causa, porque todas las semanas voy y vengo a Tacuarembó, y son 400 kilómetros de ida y 400 kilómetros de vuelta, y por la Ruta N° 5 hace cuatro o cinco años demoraba cuatro horas o cuatro horas y media en llegar a

Montevideo, y hoy estamos en un promedio de cinco horas y media, con suerte-, y no tengo estadísticas, pero a vuelo de pájaro, rara vez vemos que no hay implicado algún camión de carga de palos en los siniestros.

Como dijeron los señores diputados, va a aumentar el tráfico, porque todavía no hemos llegado al pico de producción y tampoco está operativa la planta de UPM. Sin lugar a dudas hay un problema estructural que se ha intentado paliar, porque se han hecho terceras vías en algunas rutas, pero falta muchísimo y, reitero, es producto de una política básicamente de desarrollo forestal que no previó que esto iba a pasar.

Y también me preocupa, porque están proyectadas nuevas industrias en el interior del país, que van a tomar como vía de entrada o de salida de productos o subproductos, la Ruta N° 5, que creo que hoy ha de ser la que más densidad de tráfico tiene. Realmente, viajar un viernes de tarde por la Ruta N° 5, desde el norte al sur de país, es como viajar un 14 de enero por la Interbalnearia. Es, básicamente, lo que está pasando.

Por otro lado, vemos además que la vía del tren va a estar prácticamente comprometida en lo que es el transporte de UPM, por lo menos desde la planta a Montevideo, en la eventualidad de que se concrete, porque también sabemos que hay mucha dificultad en ese sentido.

Era esa la intervención que quería hacer. Espero haber aportado algo, pero por lo menos es la visión, que puede estar equivocada, pero que es la mía, como dice el señor diputado Lust.

Muchas gracias.

SEÑOR LUZARDO (Marcelo).- Es una problemática que no solo implica a los trabajadores. Tenemos unos 2.000, 2.500 o quizás 3.000 empresarios arriba de los camiones. En realidad, no son empresarios como nosotros conocemos; tienen uno o dos camiones; y no están adentro de las oficinas, sino arriba de los camiones. Esto genera una competencia desleal, que muchas veces lleva a que toda esta problemática también la tengan ellos, ya que con una inversión de US\$ 200.000 -porque no es comprar un quiosquito, sino que hay que comprar un camión y una o dos zorras, según la mercadería que se lleva-, esos pequeños empresarios -en su función, pero no en su inversión- tampoco están siendo respetados por todo este desastre.

Yo puedo entender lo que presentó el señor diputado de la Ruta N° 5. Nosotros estuvimos en Tacuarembó y allí estaban muy preocupados por el aumento de la cantidad de accidentes que se dan en esa ruta, pero no solamente está implicado el transporte de la madera; también ocurre con el transporte de granos y en un montón que replican lo mismo, aunque no aparezcan. El transporte de la madera quizás sea más visible, porque el 90% anda por rutas principales, pero adentro de los campos los camiones también vuelcan. Por ejemplo, en la forestación, para abrir un camino, viene una máquina y hace un camino, pero no hay ingeniero, y después en esos lugares andan cargando los camiones como se puede.

Es muy grave la situación, pero no puede estar solo suscripta a la madera. Como dije antes, nosotros tenemos gran cantidad de accidentes de camioncitos de reparto dentro de las ciudades.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por la visita.

(Se retira de sala la delegación del Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines, Sutcra)

(Ingresa a Sala una delegación de ciudadanos afectados por la construcción del Ferrocarril Central)

—Sean muy bienvenidos. Les solicito que mencionen su nombre antes de hacer uso de la palabra. Gracias.

SEÑORA HERNÁNDEZ (Anita).- Yo me tengo que retirar, así que seré muy breve.

Soy vecina de Capurro. No vivo pegada a la vía, vivo repegada a la vía. En realidad, mucho para hacer ya no tengo, porque la obra ya está muy avanzada. No creo que tenga nada que pueda recuperar.

Creo que el final de mi casa está a unos siete metros del primer riel de la vía. Sé -porque todos lo dicen- que estos trenes no tienen nada que ver con lo que antes. Entiendo que los rieles están soldados, entonces no va a haber el "*track, track, track*" que había antes y la vibración va a ser menor. Pero también entiendo que, como justamente al fondo de mi casa será el túnel de la vía que hay en Capurro, por mínima que sea la vibración va derecho a los cimientos. En algunos momentos de la obra uno siente como un vibrar en la casa, es con ciertas máquinas, no es siempre. Repito, es alguna máquina que no sé por qué motivo da esa sensación y uno queda esperando qué va a pasar, porque es como un temblorcito en la casa. Por eso pienso que cuando los trenes pasen consecutivamente, porque son varias frecuencias en el día con trenes muy largos -de siete u ocho cuerdas- y con un tonelaje impresionante por eje, la casa lo va a sentir.

No hay a quién acudir; cuando uno pretende preguntar o decir lo que le está pasando, no se sabe a quién hacerlo. La verdad es que no hay a quién decirle nada. Quizá sí hay a quien decirle, pero los vecinos no tenemos esa comunicación, no tenemos contacto con nadie que nos avise nada. Cuando empiezan las obras, uno no sabe cuándo va a estar cerrada esta calle o cuándo va a estar abierta porque no lo dicen, no lo avisan.

Entiendo que siempre que hay una obra en la casa de uno hay inconvenientes y por supuesto que cuando hay una obra en el barrio también los hay, pero uno se siente como ninguneado, como ignorado porque, como les decía, no tenemos un lugar a dónde ir y decir: "Me pasa esto", y que realmente nos tomen en cuenta o veamos que va a haber algo que va a mitigar eso que se está planteando.

Para darles un ejemplo: cuando yo tenía que ir hacia la calle Agraciada daba la vuelta a mi casa, era cruzar la vía, Uruguayana -40 metros a lo sumo- y de ahí tenía a las 3 cuerdas a Agraciada. Yo ahora tengo que caminar 6 cuerdas para llegar acá. Cuando llego acá y veo mi casa acá, me quiero matar. Ese viaje lo hago para ir al Casmu, para ir al Devoto, para ir al gimnasio, para ir a las paradas, para todo eso.

Entiendo que es la obra, pero uno tiene un montón de inconvenientes y, además, la zona ha quedado como aislada. Con toda la delincuencia que hay ahora, toda esta gente que vivimos de la vía para el lado de la bahía, digamos, hemos quedado como...

Al principio de todo se dijo que se iba a cerrar ese pasaje. En ese momento, el alcalde, gente de la Intendencia y también el comisario de la séptima nos reunieron a los vecinos y entonces un policía -que no era el comisario- cuando vio de la forma en que iba a quedar cerrado todo eso dijo: "Pero esta gente va a quedar aislada; vamos a tener que poner un patrullero del otro lado" porque si uno hace el pedido de policía, por ejemplo, la policía está acá y tiene que hacer así, así, así y así para toda esta zona que está para este lado. Realmente quedamos solitarios, perdidos, ¿no? Pero nunca se puso un coche policial en ese lugar.

Esas son las cosas que pasan y no sé qué más podemos decirles. Uno se siente desprotegido; esa es la sensación.

SEÑORA TORRES (Mónica).- Yo vivo a un metro de la vía, traje fotos. Esta es mi casa, el muro verde.

Tuve una piscina durante todo el verano y el agua iba directamente a mis cimientos. Llamé al Ministerio y pedí una inspección. El Ministerio mandó una inspección del Ferrocarril Central. Vino un inspector con una muchacha y me dijo: "Mire, señora, nosotros mañana vamos a venir a sacarle el agua, pero acá el responsable directo frente a usted y frente a la población es el Ministerio de Transporte. Así que usted tiene que hacer un recurso de amparo". Se dieron cuenta cómo está acá, ¿no? No estoy ni a un metro de la vía, ni a un metro. Yo ya no puedo ni pasar por acá porque hay un pedacito así de pasto que donde pise mal me voy para ese pozo que hay. Sí lo vaciaron: vinieron con una bomba, pusieron como una tela plástica y, bueno, ahí está.

Pero el otro día -también tengo fotos- vinieron a hacer perforaciones y toda la casa y los vidrios vibraban. Fue desde las siete de la mañana, y yo digo: "Pero ¿qué es lo que está pasando?", salgo y veo todo ese movimiento. Entonces, me arrimo a la esquina de mi casa y pregunto. Me dijeron que estaban perforando para ver la profundidad de no sé bien qué; sé que era una máquina que entraba como con un punzón y salía agua constantemente, que hasta el día de hoy está; quedó como una laguna ahora.

Esta era la niveladora de cuando pusieron el nailon que les decía que era como una capa. Después pusieron el asfalto, el pedregullín: la máquina pasaba y lo nivelaba. El rodillo era como un "bum, bum" todo el día: desde las siete de la mañana hasta las cinco de la tarde.

Mi casa va a cumplir casi cien años. Es una buena construcción. Pero yo pregunto, cuando empiece a pasar el tren, con todo ese movimiento, ¿qué contingencia tienen para un descarrilamiento? ¿Y si la casa se raja? Como ya pasó en la calle Santa Lucía que se le cayó toda la casa y la parte de una pizzería al hombre. ¿Cómo quedamos nosotros, los ciudadanos? Nosotros no tenemos derechos, tenemos obligaciones nada más: pagar impuestos, cuando buscan el voto. ¿Qué somos nosotros? Yo al menos me siento así: que no valemos nada.

Uno hace un sacrificio y con sesenta y dos años piensa que ya está, ya terminó, pero ahora a empezar de vuelta. Antes de que empezara todo esto mi casa estaba valuada en US\$ 120.000. Si yo quiero vender esa casa ahora, ¿qué me van a dar? ¿US\$ 50.000? ¿Y yo qué me compro con US\$ 50.000? ¿Y dónde me compro? ¿Me entienden?

(Interrupción)

—No tenemos ningún derecho.

SEÑOR REPRESENTANTE LUST HITTA (Eduardo).- O sea, ustedes ya no tienen vida.

SEÑORA TORRES (Mónica).- No.

SEÑOR REPRESENTANTE LUST HITTA (Eduardo).- Ya te lo digo así. Y te lo digo porque te conozco, tenemos cosas en común.

Perdón, presidente, pero ni el Poder Ejecutivo va a hacer nada, ni el Poder Legislativo va a hacer nada, ni la Intendencia va a hacer nada porque en el momento de hacerlo, no lo hicieron.

SEÑORA TORRES (Mónica).- Es que la Intendencia se podría haber negado en su momento a hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para no marear la versión taquigráfica, les pido orden en los diálogos.

SEÑORA TORRES (Mónica).- Claro. Como decía, en su momento, la Intendencia lo podría haber desviado por el costado del puerto -como era al principio- y después agarrar la Ruta N° 5, eso hubiera sido lo más normal porque, inclusive, era más barato expropiar campos -algunos eran de la Intendencia- que expropiar casas. Al costado de la vía vivimos 39.500 personas. Entonces, me pregunto: ¿qué hacemos? Estamos atados de pies y manos a soportar esto. Y todavía lo que le vamos a tener que pagar a UPM nosotros, como si vinieran a hacernos un favor

Discúlpenme, pero es la mayor entrega de soberanía que he visto. La mayor entrega de soberanía.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le pido a la secretaría de la Comisión si pueden hacer una copia de las imágenes para adjuntarlo a la versión taquigráfica. Es bueno que quede registrado todo lo que suma en información.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—¿Alguien más que quiera hacer uso de la palabra? Les aclaro que cuando les pedí el nombre en la presentación no es por un tema de exposición, sino de organización. Quienes estamos de este lado somos servidores públicos, estamos al servicio de ustedes. No queremos que haya quedado como una jerarquización.

Muchas gracias.

SEÑORA BORLOZ (Yanina).- Saludo a todos los que están en esta Comisión.

A algunos los conozco personalmente; a otros, por los medio; otros, no tengo idea de quiénes son ni de qué hacen.

A Tierno lo conozco. Creo que usted integraba la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas en el año 2019, 2018, si recuerdo bien. Usted estuvo presente en la instancia anterior en la que asistimos a esta Comisión, pero bajo otra Administración. O sea que usted podría ser un vocero espectacular de todo lo que se transmitió en esa instancia y de todas las denuncias que se realizaron porque estuvo presente. Luego hizo declaraciones contrarias a lo que allí se dijo.

El resto de la Comisión cuenta con la versión taquigráfica de esa instancia para ponerse en conocimiento de qué es lo que nosotros venimos denunciando desde el inicio.

Por supuesto que esto ha cambiado porque aquello que se mencionaba como una premonición ahora se hizo realidad. Hay pruebas. Son hechos.

Lo que voy a hacer en este momento es leerles algo para ponerlos en contexto, aunque considero que estando en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas cada uno de ustedes, por lo menos, habrá caminado más de diez veces en el territorio, tanto que se habla de territorio, ¿no? Me imagino que cada uno de ustedes debe haber caminado más de diez veces recorriendo el territorio. También imaginaba que esa versión taquigráfica se había leído. Y también imagino que cada uno de ustedes por estar en esta Comisión y por tratarse de la obra de la que se trata estarán al tanto de todos los juicios y de todas las denuncias. Deben conocer al dedillo todos los expedientes judiciales porque ustedes, aparte de estar en esta Comisión, de ser parlamentarios -es decir, nuestros empleados-, ustedes reciben sueldos muy altos: \$ 200.000, \$ 300.000. Mi ingreso es de \$ 17.000, y con esos \$ 17.000 -porque aparte aclaro que he sido afectada a nivel laboral- he tenido no solo que gastar en fotocopias de algo que ahora les voy a mostrar, en certificados notariales sobre constatación de daños, en tiempo para investigación y en salud. Así que creo que ustedes están en mejores condiciones para investigar, para

recurrir a la justicia, si así corresponde, cuando se miente, cuando se ataca y cuando se daña la vida y se violan los derechos humanos. Eso está en ustedes.

Sobre el final voy a hacer un petitorio, pero no quería dejar pasar que me encuentro nuevamente con un parlamentario que estuvo presente y que está al tanto de absolutamente todo.

Voy a pasar a hacer la lectura y luego voy a mostrar la documentación:

"Imagine que es testigo presencial de una situación donde alguien con una navaja ataca a una persona y la hiere. Usted lo ve y describe la escena ante un tribunal. Un juez solicita el registro de las cámaras para corroborar el relato. El juez se va y viene otro. El que tiene en la mano la navaja que impacta sobre una persona y la hiere es alguien con poder, más poder que quien ve la escena y quien está lastimado. Entonces, la jueza dice que no es necesario ver las filmaciones y anula la resolución del juez que le antecede en el caso. Dice que no se precisa ver la realidad, que la declaración del testigo no es necesaria e interpreta que el denunciado es una persona con buenas intenciones que caminaba con una navaja en la mano y la víctima un loco que se le tiró arriba justo sobre el filo de su navaja. La justicia archiva los expedientes y el atacante, considerado inocente, prosigue su vida reincidiendo.

Ahora, nuestro ejemplo real. Han sido decenas las gestiones formales ante daños causados por las constructoras del Consorcio Constructor Ferrocarril Central. Juicios por solicitud de información negada, de todos los organismos y de la empresa Consorcio Constructor Ferrocarril Central, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Ambiente, Intendencia de Montevideo.

La última acción judicial fue un recurso de amparo, el segundo, para parar la obra en la zona de mi casa porque las máquinas rajaron las construcciones y produjeron caída de azulejos. No una vez por error, sino varias, bajo aviso, con reincidencia. Gastamos dinero en cada juicio y certificando pruebas. Perdí trabajos e ingresos. Me enfermé. El juez ordenó una pericia de las construcciones de oficio de parte de la Facultad de Ingeniería. Tenía en su poder certificado notarial de constatación de daños como documento probatorio, fotos y videos, a los cuales ustedes podrán acceder. En el juicio la empresa hizo y dijo cuanto pudo para evitar que se realizara la pericia independiente de oficio.

El Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Montevideo, al tener que expedirse, repetían lo que dice la empresa: los organismos públicos actuando como testaferros del Consorcio Ferrocarril Central. La abogada de la Intendencia de Montevideo, mientras transcurría la audiencia, miraba catálogos de ropa en su celular; cada tanto levantaba la mirada de la pantalla y asentía cuando los representantes de la constructora hablaban.

Así terminó esa instancia, con una resolución de un juez que ordenaba realizar inspección edilicia -en mi casa- y que esta debía estar a cargo de un ingeniero de la Udelar con garantías judiciales. El juez suplía a la jueza titular en el período de feria judicial. Cuando volvió la jueza titular desautorizó la resolución; dio por terminado el asunto y cerró el caso.

La empresa rajó las casas de nuestro predio, hizo caer azulejos de mi vivienda, derrumbó muros, provocó caída de viviendas en Capurro con dos lesionados, me provocó quebranto de salud por daños, por imposición de estado constante de alerta y desamparo absoluto del Estado; todo en manos de la justicia, pero la jueza entiende que eso es normal y es legal.

Me pregunto -y cualquier individuo razonable en busca de la verdad se preguntaría, y supongo que cada uno de ustedes se lo deben estar preguntando- : ¿Por qué el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Ambiente, la constructora y la señora de la Intendencia de Montevideo -que mira catálogos de ropa en audiencias-, se niegan, se oponen a que un ingeniero independiente haga una pericia de las construcciones linderas a la obra, bajo efecto de las máquinas y futura circulación de los trenes a metros de las viviendas? ¿Por qué la jueza tampoco quiso el informe de una inspección? ¿Por qué la representante de la justicia no quiso ver pruebas?

Esa vía está agotada, porque aun con una vida debajo de los escombros, con prueba y testigos, los antecedentes indican que son capaces de decir: "¿Cómo se le ocurre a alguien estar al lado de un muro, justo cuando la constructora precisa hacer temblar el suelo para sus máquinas?". Hasta quizás le cobren multa a la víctima por hacerle perder dinero a la empresa al tener que ocupar una maquina para levantar de arriba de la persona los bloques o por denunciar el hecho y reclamar justicia".

Esto es un resumen.

A continuación, voy a mostrar las pruebas del caso.

Ahora, algo queda muy claro: la empresa está ahorrando. No estamos discutiendo si el tren sí o no; esta es otra instancia. La discusión no va por el lado de aquella a la que asistimos. La empresa está ahorrando y en ese ahorro evita realizar las obras de mitigación, las obras de seguridad, tomar mediciones y hacer las expropiaciones que correspondan.

Voy a mostrar algunas pruebas, pero antes quiero dejar presentada una pregunta a esta Comisión, entendiendo que estoy en el área de mayor experticia en la materia, en lo que respecta a este proyecto ferroviario, porque es la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Quiero saber cómo se informa esta Comisión; cuáles son los insumos que tiene esta Comisión. ¿La simulación? ¿Los cuentos? ¿Las declaraciones del ingeniero Ruibal, del Consorcio Constructor Ferrocarril Central? ¿Las voces de los representantes de los que tienen poder o la realidad, los hechos y las pruebas? En ese sentido, voy a comparar en este momento y ante ustedes cuál es la simulación y cuál es la realidad, y ustedes elegirán en qué conviene creer y en qué creer.

Escuchemos lo que decía Ruibal en el año 2020: el vocero del grupo Vía Central -esto se publicó en un medio de prensa, en Subrayado, el 26 de febrero del 2020- Alejandro Ruibal afirmó que todas las viviendas cercanas fueron relevadas por un escribano para constatar posibles daños a futuro. Ruibal dijo que en este caso estos trabajos de ninguna manera pueden haber ocasionado algún daño, porque las máquinas son livianas y la vibración es menos que un ómnibus cuando pasa por la puerta de la casa. ¿Cuándo dice esto Ruibal? Son declaraciones públicas y ustedes las pueden encontrar. Lo dice cuando los vecinos de Colón, de Sayago y de Capurro hicimos las primeras denuncias por la circulación del rodillo vibrador, que fueron las máquinas que ocasionaron las primeras lesiones en las viviendas, las primeras fisuras y las primeras molestias. Esta fue la respuesta de Ruibal, pero qué sucede: Ruibal miente. Miente poniendo en riesgo la vida, la integridad edilicia y la integridad sanitaria de las personas. ¿Qué debería hacer esta Comisión? Citarlo, investigar, acudir a la justicia; potestades para eso, tiene; recursos para eso, tiene, muchísimos más de lo que tengo yo y, sin embargo, lo he tenido que hacer yo.

Ahora, veamos las mentiras de Ruibal, porque si yo me equivoco, me voy a desdecir y pedir disculpas, pero acá, en esta Comisión, quiero que quede claro que Ruibal miente, y para demostrarlo voy a mostrar tres declaraciones contradictorias o, punto uno, si esto

fue así, si fueron relevadas por un escribano, quiero la prueba. ¿Dónde está? Porque lo solicitamos diez veces, veinte veces. ¿Dónde está la constatación de que yo me tengo que quedar tranquila en mi casa? Yo vivo en el barrio Sayago sobre la calle Quicuyo, a más o menos siete metros de lo que es la exvía; luego van a ver en números el metraje y que lo que hacen es modificar y "que estás más lejos" y "que no estás ahí"; esas son parte de las mentiras y de las manipulaciones. Lo que quiero decir es que yo vivo ahí; no tuve ninguna inspección edilicia estructural y no hay ninguna constancia. Si no miente, quiero que esta Comisión le pida esa constancia, y no lo que está diciendo públicamente, tratando de mentirosa a la gente y difamando. A esta Comisión le corresponde hacerlo; son nuestros representantes, y para eso están acá. A esta Comisión le corresponde exigir a Ruibal, que debería estar acá para que aclare esto. Punto uno.

Punto dos: "La vibración es la de un ómnibus"; bien, esas son opiniones. Es un ingeniero; nos tenemos que valer de pruebas científicas. ¿Dónde está el registro de mediciones de vibración en el perímetro de mi vivienda? ¿Dónde está? Yo lo pedí; no me lo entregaron; jamás, nadie. ¿Por qué miente? Porque un compañero de Ruibal -el ingeniero responsable del tramo, que se llama Eric Petit-, por denunciar las vibraciones, entraron a mi casa. Varios entraron a mi casa; entró Capretti cuando estaba Heber, y no sé cuántos más. Ya no recuerdo los nombres, los números ni las cantidades. Esto es tan escandaloso... Bueno, entró Petit; entraron después de que cayeron los azulejos de mi casa, del baño de mi casa, con el ingeniero responsable del tramo. Hicieron un informe. ¿Saben dónde está el informe? Porque después ustedes van a tener que solicitarlo, si se quieren interiorizar y ver pruebas. Esto que voy a presentar acá es uno de los expedientes judiciales. ¡Uno de los expedientes judiciales! Acá está; van dos veces que lo retiramos: la primera vez en la reunión pasada -se canceló- y ahora lo volvimos a retirar y tuvimos que hacer una copia para el próximo juicio -porque vivimos de juicio en juicio- y gastar \$ 5.000 de fotocopias; podría estar cubriendo este costo este Parlamento. ¿Verdad?

Bueno, qué pasa acá. Hay un informe de esa visita. Tuvimos que llevar a la empresa a una instancia judicial para que me diera el informe; se metieron adentro de mi casa, la Corporación Ferroviaria del Uruguay con el Consorcio Constructor Ferrocarril Central. Fíjense ahí: ¿conflicto de interés? ¡No! ¿Qué están coludidos? ¡No! "La independencia"; no, nada que ver.

El informe lo hace la Corporación Ferroviaria del Uruguay, con el consorcio Vía Central. Lo firma un ingeniero agrónomo que no estuvo, o sea que miente. Y en ese informe, aparte de figurar algunas mentiras, hay algunas mentiras que terminan tratando de mentiroso a Ruibal, sus propios compañeros. Fíjense qué dice acá: No se realizaron relevamientos estructurales de las edificaciones en los padrones de referencia, solo arquitectónicos y en esa instancia. Esto lo dicen en octubre del 2022. Por tanto, lo que dijo Ruibal en febrero del 2020, es mentira; lo dice su compañero. O sea, es la prueba la que dice que es mentira; no lo digo yo.

Además, ¿dónde hay prueba aparte de la mentira? En una declaración que hace el abogado del Consorcio Constructor Ferrocarril Central que se llama Leandro Iglesias; recuerden este nombre. Quizá sea conocido, porque es de un estudio muy poderoso; obviamente, todo esto se maneja con poder. No es cualquier abogado, porque Iglesias es el representante legal del Consorcio Constructor Ferrocarril Central; en la declaración, en la apelación en este juicio, miente. Le miente a la justicia: hace una declaración falsa. ¿Se puede hacer una declaración falsa ante la justicia? ¿Entonces? Estamos en el horno.

Bueno, supongo que esta Comisión, entonces, pedirá que se rectifique, que se aclaren las cosas o acudirá a la justicia para decir: "Pero, ¿cómo es esto? ¿El abogado de

Consortio Ferrocarril Central miente?". Si miente en esto; evidentemente, mañana se le va a caer un tren arriba, porque va a mentir también. ¿Y cómo miente? ¿Saben qué dice? Miren qué dice: No se realizaron tareas en el área donde están las viviendas de las actoras -nos trata de mentirosas en el juicio- y el frente de trabajo más cercano al lugar se ha ubicado a más de trescientos metros de distancia de dichas viviendas. Esta mentira de Leandro Iglesias, por otra parte, queda demostrada por sus compañeros cuando vinieron a mi casa y dijeron que hicieron una inspección arquitectónica, no estructural, por la cercanía a las viviendas. No solo dicen eso; sus compañeros, de la misma empresa, dicen: Debido a su cercanía -a la cercanía de las viviendas con las obras del ferrocarril central-, se recomienda realizar inspecciones periódicas para constatar su estado, especialmente cuando se realicen trabajos que impliquen el uso de equipos de modo vibración encendido". Pero ¿cómo? ¿No era la vibración de un ómnibus, Ruibal? ¿Cómo? ¿Por qué precisa inspección? ¿Por qué precisaría convivir? Imagínense cada uno de ustedes viviendo en sus casas con un equipo que permanentemente esté midiendo, porque tampoco nos entregan los cronogramas; como tampoco nos entregan cuándo van a hacer qué, a pesar de solicitarlo y para eso hay que ir a un juicio. ¡Un juicio! ¡Son unos delincuentes!

Aparte de esto: mienten, mienten; miente Ruibal, miente el abogado, y ante la justicia. La jueza no se dio cuenta porque entre lo que se dice acá, lo que se dice allá y lo que dice Ruibal, las tres cosas demuestran que hay mentiras. Sí, y si no es así, lo quiero ver.

De esa inspección que hicieron en el 2020 quiero ver las mediciones. Aparte se metieron como cinco veces adentro de mi casa y me negaron la constancia de visita; tuve que ir a la justicia para que me dieran una constancia de visita. ¿Qué es eso? ¡Invasión de domicilio! ¿Ustedes le abren la puerta a cualquiera para que entre a mirar y a medir? Y después todavía mienten, porque acá todavía hablan de un padrón que inspeccionaron que no inspeccionaron. ¡Un desastre!

Si para ustedes esto de Consortio Constructor Ferrocarril Central no es un desastre y si para ustedes no es un desastre que en el juicio el juez diga que tiene que existir una pericia independiente, de un ingeniero independiente... ¿Qué pasó cuando estábamos en el juicio? Ustedes lo tienen acá; después lo van a poder buscar y ver. ¿Qué sucedió? Lo que sucedió fue que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Ambiente, el Consortio Vía Central y la Intendencia de Montevideo -la señora que miraba catálogo de ropa en la instancia judicial; la señora, abogada de la Intendencia de Montevideo que miraba catálogo ropa; les voy a dar el nombre de quien miraba el catálogo de ropa: Fabiana Sugo, la abogada de la Intendencia Montevideo- todos ellos, cuando el juez decreta, pide de oficio la inspección de un grado 3 o mayor, de un ingeniero con conocimiento en ingeniería civil, construcciones, estructuras, cuando el juez insiste en que es necesario y que es una prueba que nos beneficia a ambas partes, se niegan, y ustedes van a poder apreciar acá con qué ímpetu los organismos públicos y la empresa se niegan a que exista una inspección independiente. Claro, el ingeniero no solo iba a ir, mirar y a decir lo que se le antojara, porque está su título en juego. El ingeniero lo que iba a hacer era -y eso está todo en la prueba, que tengo acá; no lo voy a leer porque es muy extenso- una inspección por eventuales deterioros que puedan presentarse por la continuación de la obra, por el terraplenado; habla de qué repercusiones futuras en las construcciones existentes existirían por la operación del ferrocarril también. O sea, iba a hacer un estudio estructural de las viviendas durante la obra y cómo eso afectaría a futuro, mientras hubiera operativa con la maquinaria, con la que provocaron las fisuras y la caída de los azulejos, ¿me entienden? No; "le aviso", "váyase"; "me voy"; "después vengo"; "voy, paso, miro y está todo precioso"; obviamente. A eso se negaron todos y la justicia.

(Interrupciones)

—Todos los datos están; está todo en el expediente. Voy a pedir que revisen este expediente. Acá hay mucha prueba.

Tómense el tiempo de comparar las versiones y ustedes solitos van a encontrar la mentira. O sea, que yo diga: "Fulano miente", no es una opinión, sino un hecho. Comprensión lectora, por suerte, tengo: la lógica la aplico, razono y entiendo perfectamente cuando alguien me está diciendo, por un lado, que vivo pegada, por otro lado, que vivo a veinte metros y, por otro, que estoy a trescientos metros de la obra.

Y para colmo, este mismo abogado -disculpen que no encuentre el documento; son bastantes pocos papeles como para sintetizar todo esto- Leandro Iglesias -abogado del Consorcio Constructor Ferrocarril Central- le manda mensajes a mi abogada y le dice: "Soy Leandro Iglesias abogado del Grupo Vía Central" -se entera, por supuesto, que íbamos a venir acá- . "¿Tiene disponibilidad para hablar cinco minutos? Quiero instruir" -atentos a esto- "a un equipo para que vaya a las viviendas de Lorena y Yanina Borloz a hacer una evaluación técnica de las mismas".

Reitero: "Quiero instruir a un equipo". El abogado Iglesias, de la empresa, quiere instruir un equipo para que evalúe. ¿Conflicto de interés en la evaluación? No; no hay. Súper independiente la evaluación.

¿Qué significa instruir? Dar orientación, adoctrinar. Eso significa instruir, entre tantas otras cosas. Primero nos dice eso, porque él piensa que somos tontas; piensa que somos tontas, pero no.

Después le vuelve a escribir. Le dijimos que no; otra vez no. ¿Voy a vivir con el consorcio metido adentro, con personas distintas todo el día y todavía, después no te entregan constancia de que entraron, invadiendo el domicilio?

Entonces, vuelve a insistir. Y dice: "Es para ver si había podido hablar con Lorena y Yanina, por la posibilidad de ir a su casa con un técnico independiente." Pero, ¿cómo? ¿No iba a instruir un equipo? Bien.

Pero, aparte, habla de: "La idea de cambiar de interlocutor a través mío era precisamente modificar un poco el relacionamiento. Informamos que estamos dispuestos a concurrir con un tercero independiente y claro, el estudio que se haga se lo damos." No. Me imagino, ¿no?

Entonces, acá estamos viendo hasta qué nivel llega la mentira. Primero voy a instruir un equipo; le voy a decir lo que tiene que ver, y lo que no tiene que ver, se lo tiene que callar. Agradézcame que, aparte, le voy a dar el informe. ¡Gracias! ¡Gracias, Leandro Iglesias!

Y luego habla de un técnico independiente. Realmente, ¡tomadura de pelo es poco! ¡Subestimación de la capacidad intelectual del que vive al lado de la vía es poco!

Ruibal tiene dinero y tiene poder. Entonces, hay gente que piensa que porque tiene eso, todos los demás son idiotas.

Todavía le dice a la abogada -como nosotros le dijimos que no- : "Le agradezco nuevamente el intento", y se lamenta: ¡qué pena!

Resulta que después vemos que Leandro Iglesias, el que habla de cambiar de interlocutor y el que dice que quiere llevar una inspección, es el que se negó a la inspección independiente de la Facultad de Ingeniería. Se negó; no tuvo tiempo; no tuvieron tiempo de instruir a ese ingeniero. ¿Se entiende? Si ustedes ven lo que iba a

hacer el ingeniero, se van a dar cuenta que Leandro Iglesias no tuvo tiempo de instruir al ingeniero y ahora tuvo tiempo. Entonces, recién ahora pudo. ¡Es lamentable!

Ahora les voy a mostrar algo. Aparte de me queda mucho que decir, porque hay una calle de seguridad, la intendencia -los miro a ustedes, porque la intendencia es del Frente Amplio- nos toma el pelo, nos pone unos carteles preciosos que gasta US\$ 10.000.000, con un número de WhatsApp, al que le mandás mensajes todos los días y no te contestan; es mentira; el número es falso. ¡Falso! ¡Falso en carteles! Tengo los mensajes para que vean que no llegan; no responden los mensajes.

Leticia de Torres, alcaldesa del Municipio G -que vive a la vuelta-, recibió vídeos en el momento en que estaban sucediendo los hechos, en el momento que estaba vibrando y cayendo todo. Ella recibió las denuncias por amenaza de la empresa. Reitero: amenazas de la empresa.

Hay autos en la puerta de mi casa. Hay personal patotero del Consorcio Constructor del Ferrocarril Central cuando salgo a decirles: "Hasta que no me den un plano de hasta dónde ustedes pueden llegar, no avanzan", y llaman a la policía para denunciarme.

Hay personal de la empresa chusmeando por las chapas del límite de mi tejido. ¿A ustedes, les parece? Estoy hablando de amenazas. Lo estoy diciendo en el Parlamento; lo estoy diciendo en el Parlamento. Por lo tanto, después de lo que les voy a mostrar, yo quiero que acá que quede asentado en esta versión taquigráfica: ¡que a mí no me pase nada! Ustedes están acá y son testigos. ¡Que a mí no me pase nada! ¡Que a mi familia no le pase nada! Porque acá hay mucho poder; porque acá está todo coludido. Porque cuando fui a la Institución de Derechos Humanos hacer una denuncia, ¿saben lo que me dijo Wilder Tayler? Que quede asentado: "No se meta con Sacyr. No nombre a Sacyr; son peligrosos".

Y usted, diputado Tierno, eso lo escuchó. Usted estaba presente cuando vinimos a esta Comisión y nosotros presentamos las denuncias por los antecedentes de la empresa, y no hizo nada. Yo solo quiero que ustedes sepan, que ustedes saben, y que no nos pase nada más de lo que nos está pasando.

Y ahora les voy a mostrar algo, porque hay una supuesta calle lateral. No nos contestan. La calle es de seguridad. Parte de la casa está dentro de la calle de seguridad. No nos responden. Nos hablan de supuestos, y así nos tiene. Mienten entre todos, mienten para todos lados. Es como perdigones de mentira, cosa que uno no pueda seguir una línea para mostrar a quien no está en el tema.

Ya vieron, entonces, todas las mentiras. Ah, me olvidada de algo, la abogada de la Intendencia de Montevideo, ¿saben lo que hizo en el juicio, aparte de mirar catálogos de ropa? Nos acusó y le pidió al juez que a nosotras dos, a mi hermana y a mí, Lorena Borloz y Yanina Borloz, nos condenara por -creo que se llama así- costas y costos. Miren lo que dice la abogada de la Intendencia: "Se solicita al tribunal competente se condene al actor en costas y costos en función de la notoria malicia y tremendencia con la que ha encarado el presente proceso haciendo uso abusivo de las vías procesales especialísimas existentes". ¿Qué significa eso? Yo no tenía ni idea lo que estaba diciendo. Me explicaron. Significa que la abogada de la Intendencia de Montevideo, la señora que mira el catálogo de ropa, esa señora estaba pidiendo que nos cargaran a nosotras, las víctimas, los gastos de todo el juicio y le paguemos a ella -que no sé cuánta gaita cobra- los honorarios, a los abogados de la constructora y a los abogados de los representantes de los organismos públicos que están siendo cómplices y omisos. Tremendo, ¿no? Lo que yo les contaba al principio, eso de que todavía te van a culpar si

se te cae el muro arriba, parecía joda ¿no? Bueno, no, acá está. Lo pueden encontrar acá.

Las declaraciones de Ruibal ya las conocen. Y ahora les voy a mostrar.

Esto que van a ver acá, lo pongo para que quede registrado en la versión taquigráfica, porque voy a pedir esta versión taquigráfica. La voy a pedir para un juicio por daños y perjuicios y para desparramarla por todos lados, porque yo también tengo mi casa a la venta y no la compra nadie, porque es un escándalo la obra. Tengo la casa a la venta. Dije: "Vamos a ponerla a la venta, porque capaz que el consorcio ve que está a la venta y nos compra la casa para que no rompamos más los quinotos". Porque ¿qué pasa? No nos van a dar la razón en nada, porque se sienta un antecedente. ¿Se entiende? Por eso no nos van a dar la razón, porque sienta un antecedente y no quieren que eso ocurra. Y pensé: "A ver si por la otra vía llegamos", porque ellos se manejan así. Por ahora sigue a la venta.

Lo que quiero hoy en día -lo que quiero, porque no puedo estar ahí- es irme, irnos en condiciones dignas, que den lo que vale y que paguen por todo el daño que han causado. Yo necesito poder trabajar. Soy trabajadora independiente; soy artesana; trabajo en mi casa. Hago multiempleo; hago desde joyería, hasta muñecos, diseño. Ese es mi trabajo; mi casa es el lugar de trabajo. No he podido modificar instalaciones por todo esto. Entonces, eso es lo que quiero. Se ha dejado claro, y no lo hacen. Una posibilidad es que no quieren gastar. Reitero: no quieren gastar. Otra, es sentar antecedentes.

Ahora, después de mostrarles esto, yo quiero hacer algunos petitorios a esta Comisión. Permiso.

(La señora Borloz pone arriba de la mesa restos de los azulejos del baño de su casa)

—Lamento que este lugar está todo impecable. Acá tienen el expediente y esto que ven acá, son algunos de los azulejos del baño de mi casa. Hay más. No cayeron una vez. Acá hay un *pendrive*, ustedes piden el expediente y pueden ver los vídeos. Empezó a vibrar, cayeron una vez. Después de caer los azulejos, salí a gritar, desesperada. Ustedes no se hacen una idea de lo que es. Yo lo veo al diputado, está cansado, disculpe que esto sea largo.

(Interrupciones)

—Disculpe, diputado, que esto sea largo, pero para nosotros es una instancia que calculo ustedes podrán entender. Se salió a avisar lo que estaba sucediendo. Caen los azulejos. Salgo y digo: "Se cayeron los azulejos." Le mando mensaje a la alcaldesa. Le mando mensaje al ministro de Ambiente, que tengo el teléfono. No responde nadie. Le mando al consorcio. Vienen, me patotean, me dicen que no van a parar la obra. Les digo: "Se me cayeron los azulejos de mi casa."

Y me dicen: "No vamos a parar la obra. Cumpló órdenes".

Le digo: "Mándeme a una autoridad."

Me responden: "No vamos a parar la obra. Esto es normal.", como dijo Ruibal.

(La señora Borloz muestra nuevamente los restos de azulejos de su baño)

—Esto que está acá, para Ruibal son pequeñas molestias del progreso. ¡Por favor! Esto no es nada. Es un ómnibus pasando. ¿A quién no lo pasó? Y los guardo. Y los tengo guardados, porque creo que algún día será prueba de algo. ¿A quién se lo tengo que tirar? ¿Qué hago con esto yo?

Ahora lo que pregunto es: ¿qué va a hacer esta Comisión? ¿Qué va a hacer? ¿Qué va a hacer acá cada uno de los diputados que están presentes con todo esto que estamos diciendo? Tengo la simulación, tengo todas las declaraciones de Ruibal, que debe ser amigo de un montón de políticos y todo lo que ya sabemos porque, no soy tonta. Todos estos años, la verdad que me han enseñado muchísimo a desenmascarar. Entonces, yo lo que les pregunto es eso: ¿Qué va a pasar?

Yo no tengo por qué estar al lado de una obra a cargo de una empresa que miente. ¿En qué miente? Miente en números, en cifras, no entrega informes, no entrega cronograma, ni da información, patotea, amenaza. Y todavía la Institución de Derechos Humanos te dice: no hable de tal empresa, porque su vida corre peligro. Este es el estado de situación y lo estoy diciendo en el Parlamento uruguayo. ¿Qué es lo que van hacer? Porque los tipos están avanzando. Vienen y se van. Vinieron el otro día, clavaron un palito; ponen un pedazo de tejidito, y están avanzando hacia mi casa. Me dijeron que van a venir a cortar la palmera. Tuve que salir y decirles: "No señor, usted, no va a cortar ninguna palmera, porque la copa está arriba de mi techo. ¿Va invadir domicilio?". Esto es solo un ejemplo. Es mi casa. Es lo que tengo.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pido disculpas, porque mientras la señora Yanina Borloz hablaba hice uso del teléfono en dos oportunidades simplemente para reagendar responsabilidades y poder terminar de escuchar la ilustrativa exposición.

Gracias.

SEÑORA OLIVERA (Blanca).- Yo soy de Sarandí Grande.

El señor diputado Tierno nos conoce desde el año 2018. Fuimos la única localidad que, en los 273 kilómetros, conseguimos el baipás, que en este momento se está ejecutando. Hoy el ingeniero Zorrilla me preguntaba a qué se debía y realmente no sé por qué nosotros salimos favorecidos en este tema, pero tal vez porque Sarandí Grande se comenzó a movilizar desde el año 2017. Sarandí Grande comenzó a juntar firmas y a consultar a la población en el año 2017, y la población le dijo que no a este tipo de pasaje por dentro de nuestra localidad, porque la vía divide literalmente a la ciudad, y donde yo vivo quedo totalmente encerrada. Tengo que cruzar sí o sí la vía para tomar Ruta N°5.

Gracias a no sé qué, nos liberamos del impacto de todo lo que es la obra. La semana pasada estaba registrada para asistir la señora Janet González, referente del grupo de un nuevo trazado por la ciudad de Florida, pero no pudo venir.

La preocupación de Janet creo que nos afecta a todos en los 273 kilómetros. En Florida la obra viene muy avanzada; ya están colocando rieles, durmientes. Pero hace unos cuantos días nos enteramos de que los durmientes comenzaron a fallar; los durmientes que son de hormigón comenzaron a tener fallas y hubo descarrilamiento de la máquina y de sus vagones; es una máquina que en sus vagones trae piedras y rieles. Entonces, le dije al vecino: "Tenemos que denunciar esto, porque es un tema demasiado importante a futuro. Cuando los trenes con productos químicos vengan de Montevideo hacia Paso de los Toros y llega a haber un descarrilamiento, no vamos a contar el cuento". Nos puede afectar en los 273 kilómetros. No sabemos dónde está la falla de estos durmientes. Sé que ha habido varias fallas. Este vecino se comunicó con la empresa, con unas chicas representantes del Consorcio Constructor Ferrocarril Central y le dijeron que si realmente había habido una falla, que eran de pruebas. La empresa no negó esa falla. Nosotros solicitamos que esta Comisión pida a la empresa un comunicado para ver qué es lo que está pasando con esos durmientes, porque no vamos a dormir tranquilos con las fallas de esos durmientes.

Los vecinos de Florida están en contacto con un ingeniero ferroviario santafecino que fue el que hizo el proyecto del baipás de Florida. Este ingeniero dijo, por la experiencia y toda su trayectoria, que estos durmientes tienen una numeración. Si hay una falla en un durmiente, tienen que retirar todos los durmientes que tengan la misma numeración. No sabemos si hicieron eso o qué fue lo que pasó; si se rompieron cinco y reemplazaron esos cinco y dejaron el resto. No sabemos. Como explicaba Yanina y como cuentan los vecinos de Montevideo, como prácticamente vienen improvisando la obra, por más que Sarandí Grande tenga el baipás y esté a cuatro kilómetros de la ciudad, nosotros no tenemos una garantía frente a una afectación si mañana estos trenes transportando productos químicos se descarrillan, porque lamentablemente nadie va a contar el cuento. Me tiene sumamente preocupada. Si bien hay mucho campo, como dicen las vecinas de Montevideo, la vía está a tres, cuatro o cinco metros, y la afectación va a ser gravísima y nadie se va a hacer responsable por esa afectación. ¡Nadie!

El ingeniero Zorrilla que realizó también el proyecto del baipás para la ciudad de Durazno viene en representación de ese departamento. Ninguno de los dos baipás fueron aprobados.

Como vivo a 45 kilómetros de la ciudad de Durazno y a 45 kilómetros de Florida sobre la Ruta Nº 5, también me he involucrado con ese grupo de vecinos, porque soy una referente a nivel de los 273 kilómetros. Como verán, conozco a las vecinas de 2018, compartimos esa comisión con el diputado Tierno, entonces presidente de la Comisión. Nos conocemos con los vecinos de Montevideo y hemos creado una amistad, a pesar de todo el impacto que hemos sufrido o que sufren, creamos un vínculo.

Días pasados me trasladé a Durazno por todo el proyecto del cambio del puente ferroviario, un puente histórico que sirvió para nuestro país, para el crecimiento y desarrollo de la zona sur con la zona norte. Es lamentable lo que quieren hacer con el desmantelamiento del puente ferroviario. Con ese desmantelamiento Durazno sufrirá una afectación impresionante; el ingeniero Zorrilla podrá explicarles mejor toda la afectación que puede llegar a ocurrir en la ciudad de Durazno con las inundaciones.

Lamento que los vecinos no hayan podido asistir, pero delegaron al ingeniero como representante del grupo.

Trasmiso las palabras de los vecinos de Durazno que están sumamente preocupados por la intervención que va a sufrir el río HI para hacer la plataforma y colocar los nuevos tramos del puente; eso va a originar una subida de las aguas en la creciente de Durazno. Ese departamento es reconocido a nivel nacional por la afectación que sufre por la subida del río Yí.

Como verán, la obra del ferrocarril sigue generando impactos, preocupaciones. Hoy hablábamos de treinta y siete mil afectados. ¡Sí! Somos treinta y siete mil afectados y muchísimos más. Creo que la afectación es a nivel nacional; los vecinos y la población, los 4.500.000 de habitantes que tiene este país no tomaron conciencia de que todos vamos a pagar la afectación. ¿Por qué? Porque la obra está sobrecosteadada, y por tres generaciones todos los habitantes vamos a pagar esta obra. Así que la afectación es a nivel nacional, totalmente a nivel nacional. Una obra que, como se dice con los ríos, se salió de cauce. Se salió de todo lo que estaba previsto. Una obra que nos vendieron con estándares europeos, pero vienen colocando alambrados de segunda calidad. ¡Ni el paisano más humilde pone ese alambrado que vienen poniendo en el cerco de la obra! Dijeron que iba a haber 273 kilómetros vallados. ¡273 kilómetros con un tejido, inclusive, en el campo! Cuando nos presentaron la audiencia pública dijeron que iban a hacer pequeños túneles para que pasaran los animales silvestres. Y ahora, nos vendieron una obra con estándares europeos. Si vienen los europeos y ven los estándares europeos, se

van a querer matar. Realmente, es lamentable lo que vienen poniendo al costado del predio donde va a pasar el ferrocarril. Me gustaría, los que son del interior, como el señor diputado Tierno -no sé si hay alguien más del interior- que vieran el alambrado ordinario que están poniendo. ¿Quién se afanó la diferencia del tejido con el alambrado ordinario? ¡Acá hay una diferencia! ¡Y esa diferencia la estamos pagando todos los uruguayos! ¡La vamos a pagar todos los uruguayos! ¡Me indigna! ¡Me indigna que seamos tan ciegos ante lo que vienen haciendo! ¡Me indigna! ¡Y me duele profundamente! ¡Me duele! ¡Me duele profundamente! Porque como dirán: "Esta señora tiene un ataque, tiene que estar tranquila! ¡No! ¡No estoy tranquila! ¡Yo no estoy tranquila! ¡No estoy tranquila porque acá hay compatriotas que van a ser afectados! ¡Los afectados seremos los 4.000.000 de personas! ¡Y por tres generaciones!, porque este desastre lo van a tener que pagar nuestros hijos, nietos y bisnietos. ¡Esta venta de este país! ¡Porque es una venta, una entrega total! ¡Ni los finlandeses pueden creer lo que firmó Uruguay!

Hará un mes me entrevistó una periodista finlandesa, y ella no puede creer lo que hemos hecho. ¡No podemos creer lo que hizo el gobierno anterior con la entrega de este país! ¡Entregaron el país en bandeja, y de oro, todavía! ¡Me duele! ¿Por mí? ¡Me queda muy poco! ¡Por los que vienen! ¿Qué les dejamos a los nietos, bisnietos? ¿Qué les dejamos a estas generaciones que vienen? ¡Un país totalmente entregado! ¡Tendrán que trabajar las veinticuatro horas del día para solventar los costos de esta obra! ¡Solamente de esta obra!

Pero también, aparte de esto, saliendo del ferrocarril, tengo otra preocupación muy importante para todos quienes usamos la Ruta Nº 5. ¿Usted y quién más la utiliza para trasladarse en el interior?

(Diálogos)

—El 7 u 8 de diciembre asistí a un reunión en la ciudad de Florida con diferentes referentes del departamento, convocada por el Ministerio de Ambiente. En esa reunión nos comunicaban que UPM estaba pidiendo la autorización para sacar la pasta de celulosa por Ruta Nº 5 a partir de enero, febrero de 2023. Se nos habló de doscientos ochenta camiones transportando pasta de celulosa desde Paso de los Toros a Montevideo -¡lógico que esos doscientos ochenta camiones van a regresar vacíos!-, más veinticinco camiones con productos químicos de Montevideo a Paso de los Toros. ¡Lógico que esos veinticinco camiones van a regresar! ¡Un total de seiscientos diez pasajes de camiones por día! ¡Por día! Si ustedes hacen una cuenta matemática de escuela, veinticuatro horas por sesenta minutos, dividido entre los seiscientos diez pasajes, da una pasaje de camión cada 2,3 minutos entre uno y otro. ¿Quién va circular por esa Ruta Nº 5? ¡Nadie! ¡Ya está saturada la Ruta Nº 5! ¡Va a ser una bomba! ¡Va a ser como la famosa ruleta rusa! ¿Quién va a salir a pasear o quién tendrá derecho a salir?, como les dije ese día en la reunión. ¡Yo no me puedo quedar callada! Porque estoy viendo lo que se nos viene arriba. ¡Seguimos el impacto de afectación! Porque como les dije, mañana estos señores de UPM vienen y dicen: "Tiene que pasar el tren por medio de la Ruta Nº 5", y ustedes le dicen: "Amén". ¡Ustedes firman los permisos sin hacer estudios! Así sucedió con el ferrocarril; dieron los permisos, firmaron los permisos sin hacer los estudios correspondientes. ¡Y acá es exactamente lo mismo! Los funcionarios del Ministerio consultaban al comisario de Sarandí Grande si lo que yo estaba diciendo respecto a la saturación de la Ruta Nº 5 era así. Y el comisario, movió la cabeza y le dijo que sí.

Entonces, seguimos con los impactos: tren, Ruta Nº 5.

Yo quiero que esta Comisión solicite un informe o hable con el ministro. De alguna manera tenemos que sacar a esos camiones de la Ruta Nº 5 y que saquen la pasta de

celulosa de Centenario a Fray Bentos. ¡Nadie le está diciendo que no a UPM! Pero sí, que pasen por otro lado. ¿Por qué a nosotros por Ruta Nº 5? ¿Por qué tenemos que seguir por el corredor de impacto? ¡Como vecinos, como ciudadanos no lo podemos permitir! No vamos a poder circular libremente, porque son seiscientos diez pasajes solamente de UPM, agréguele todo lo que está circulando hoy por la Ruta Nº 5 que ya está saturada. La Ruta Nº 5 ya está saturada y agréguele camiones transportando palos que van a ir rumbo a la planta.

Hace unos días hubo otra reunión en Paso de los Toros, y le pedí a un vecino que participara -hoy no pudo venir-, y me dijo: "Blanca, me pasó lo mismo que a ti. Sentí indignación, sentí impotencia por lo que estaban diciendo". Y yo le dije: "No va a haber quién ande en la Ruta Nº 5". Y los del Ministerio de Transporte de Obras Públicas me dijeron: "¡No!". Tan sueltos de cuerpo, como se dice vulgarmente, dijeron: "¡No!". Entonces, a nosotros como ciudadanos que pagamos los impuestos y tenemos derecho a circular libremente, nos están cortando nuestra libertad de circular por Ruta Nº 5. Así que, diputado Tierno, cuando usted tenga que venir a Montevideo, a trabajar al Parlamento, va a tener que salir por lo menos cinco horas antes. Con eso le estoy diciendo todo. Y yo no creo que usted no estuviera al tanto de esto que estoy diciendo, de esta denuncia; creo que lo que estoy haciendo es presentando una denuncia ante esta Comisión, porque me tiene preocupada.

Ayer, en la noche mi hijo iba rumbo a Florida y un camión se le vino arriba; el camionero le pegó el volantazo y la zorra se le fue arriba. Se salvaron de casualidad. ¡La Ruta Nº 5 está saturada! Y la piensan ampliar. Entonces, son seiscientos diez pasajes de camiones más todo lo que hay hoy por hoy, más toda la obra que se viene con la ampliación de la Ruta Nº 5. ¡Quiero que ustedes hablen sobre eso!

Llamé al ministro Peña; nadie me contesta. Hice los talleres como promotora medioambiental, nadie me contesta. Si esto no lo denuncio como promotora medioambiental, ¿adónde tengo que ir a denunciar? ¿Tengo que denunciarlo al presidente? ¡Porque esto no puede ser! ¡No puede ser y no lo podemos permitir! Se le está dando a la empresa la alternativa de que saque de Centenario a Fray Bentos, lo estoy mirando a usted, porque es de Durazno.

Así que como ciudadanos nos vamos a organizar y creo que a ningún político le conviene que los vecinos nos organicemos, porque ¡guarda cuando el pueblo se levanta! ¡Guarda cuando el pueblo se levanta! Porque el pueblo manda. ¡El pueblo manda! ¡Nosotros mandamos, no las multinacionales, como todos creen! ¡No! ¡Acá mandamos nosotros! ¡Manda el pueblo! Que venga la multinacional y saque, si quiere, la pasta de celulosa por Fray Bentos, pero por la Ruta Nº 5 no lo vamos a permitir, porque son nuestras vidas, nuestros derechos y nuestras libertades las que están en juego en esto.

Muchas gracias.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Moción designar un vicepresidente ad hoc. Propongo al señor diputado Martín Tierno.

(Apoyados)

—Queda proclamado como vicepresidente ad hoc el señor diputado Martín Tierno.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Martín Tierno)

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Tiene la palabra el ingeniero Zorrilla.

SEÑOR ZORRILLA (José).- Yo venía a acompañar al señor Valenzuela de la Comisión de Vecinos de Durazno que se enfermó y me pidió que, de todas maneras, pusiéramos el tema que tienen los vecinos de Durazno con respecto al ferrocarril central.

Tengo muchos amigos en Durazno y hemos hecho algunas obras. Soy ingeniero civil, fui docente de procedimiento de construcción en Facultad, en la parte de estructura trabajé muchos años con el ingeniero Dieste. Actualmente trabajo en estructuras e infraestructuras, soy consultor internacional del BID en infraestructura e infraestructura de transporte. Por eso, hace ya más de dos años, algunos amigos de Durazno me pidieron en su momento que los asesorara, para ver si era posible analizar un desvío que no cruzara el tren por Durazno.

Esto está en consonancia con una posición, la Carta de Atenas, de 1920, de los urbanistas del mundo, que buscara cómo separar las vías principales de transporte, fundamentalmente las rutas y los ferrocarriles, del cruce por las ciudades. En Europa estaba siendo un problema serio, es decir, estaba cortando el tránsito interno de la ciudad y su crecimiento debido a las rutas. Esto en Uruguay se tomó en serio. Ya a partir de 1930, 1940 comenzaron las rutas, se buscó que la Ruta N° 1 -que fue la primera ruta que se tomó en serio, con ingenieros- no pasara por las ciudades principales; es decir que no pasara por San José, Rosario, Nueva Helvecia. Se está tratando de hacer para adelante. Quiere decir, todo lo que realizó como la entrada a Montevideo a través de los accesos fue buscar que estos no interfirieran con la vida misma de la ciudad.

Los resultados están a la vista. Quiere decir que la vida de las personas cambia para mejor, que es el objeto último del urbanismo. Es decir, buscar una forma de acoger la ciudad y que pueda desarrollarse sin verse interferida por infraestructura.

Esto, en general, en Durazno lo miramos. Como conocíamos que había dos problemas: uno, el crecimiento de la ciudad, y otro, el tema de que Durazno se desarrolló del lado equivocado del río. Tendría que haber sido del lado no inundable, pero se desarrolló alrededor de la estación del ferrocarril, del lado inundable del río.

Analizándolo, buscamos antecedentes, y la UTE en su momento hizo un estudio para una represa aguas arriba del río Yí, que todavía está, y es una posibilidad real. Esa área de Durazno está complicada. Uno de los temas que tiene complicación es, justamente, el terraplén del ferrocarril actual. Como se hizo en la época de los ingleses, se le daba poca importancia. Solo se trataba que la vía estuviera por encima del nivel de inundación. Pero con el trazado actual -hicimos un número porque también he hecho algunos proyectos de represa de riego- tiene que levantarse más. Y con el cambio climático, que es lo que se está analizando ahora para los niveles de crecida, cuando uno estudia un puente y los terraplenes del puente -lo está haciendo ahora Vialidad para todos los puentes nuevos-, prácticamente uno tiene que tomar casi un 50% más de lo que tomaba para calcular en la cuenca cuánto es el nivel de crecida que va a tener a causa de la lluvia. Estos caudales hacen que con el terraplén actual, y en un período de treinta años -que es lo que se está tomando ahora para el cambio climático- van a seguir aumentando aún más los niveles de crecida. Es decir, prácticamente está llegando hasta dos o tres metros más alto de los niveles actuales.

Estamos analizando cuáles son las posibles soluciones para, por un lado, sacar el ferrocarril de la ciudad y, por otro, ver si eso podría colaborar para atenuar las crecientes. Analizando, también, el estudio que había hecho la Facultad de Ingeniería para la UTE en su momento para los niveles del río Yí aguas arriba, hay una alternativa que era directamente hacer un cruce, por ejemplo, como detrás del hipódromo, es decir, bastante hacia el Este, que permitiría hacer un terraplén todo en terrenos municipales. Por tanto, no habría necesidad de expropiaciones. Por otro lado, está cruzando por detrás de la

base de Santa Bernardina. Con esto hicimos un prediseño con ingenieros argentinos, y podíamos usar diseños ya prontos para hacer una estimación.

Se presentó a la Intendencia por parte de los vecinos un anteproyecto de trazado con un puente ferroviario al Este del río Yí con un terraplén nuevo y más alto, que al mismo tiempo funcionara como una primera barrida para las crecientes. Porque el nivel de la creciente depende fundamentalmente del tiempo que tenga para escurrir la venida de agua. Es decir, si uno no hace ninguna dificultad en la venida, esta se concentra muy rápido. Entonces, tiene un nivel de crecida de diez metros. Si de alguna manera se frena la venida, por ejemplo, con una barrera aguas arriba, en lugar de pasar el pico máximo en una hora, demora cuatro o seis horas en pasar; si lo decimos en días, en lugar de pasar en un día, demora tres días, el nivel bajaría dos metros. Esto es lo que presentaron en su momento a la Intendencia.

La estimación que habíamos hecho con los costos de los puentes que se están haciendo ahora en Uruguay estaba en el entorno de los US\$ 20.000.000 entre el puente y el terraplén nuevos. El costo en instalación de vías es prácticamente el mismo, porque los kilómetros de vías nuevas colocadas eran los mismos. Lo mismo para el macadam de piedra que hay que poner debajo de la vía. Esto nos daba un incremento del orden de US\$ 20.000.000.

Cuando estuvo presentado en la Intendencia y en el Ministerio, la cotización que pasó -supongo que, como decían, en la empresa constructora- era de más de US\$ 100.000.000. En cuanto a la diferencia, nunca pudimos cotejar un número con otro. Pero en ese momento en que se vieron los problemas que ya hubo en Florida, la inquietud de los vecinos es que ya no es un tema de tiempo, sino que, evidentemente, no se tomó en cuenta el cambio climático en el estudio del puente viejo. Porque tomando en cuenta el cambio climático, el incremento de altura de las crecientes en Durazno es significativo, y vale la pena replantearlo; como habría que replantearlo en Florida por los temas que dice la señora Blanca, sí vale la pena replantearlo ahora, ya que no ha habido eco de parte del Ministerio ni de parte de la Intendencia de Durazno, que es la que podría haber detenido las obras, porque a todas las construcciones del Uruguay constitucionalmente las autorizan las intendencias. Inclusive, para el Puerto de M'bopicua, que era una construcción nueva, se pidió una autorización municipal. Es decir, quien autoriza es la misma Intendencia. ¿No debería investigarse si no hay una vía para hoy, que se está pensando en reconstruir -va a ser un puente nuevo para mantener el puente histórico-, si no vale la pena retomar y analizar los números? Es un tema de construir un puente por el procedimiento moderno, que es un tablero enlazado -como se hizo el puente de la Barra de Santa Lucía, donde se construye el tablero y se va empujando sobre las pilas para llegar al otro lado. Es muy seguro y mucho más rápido. Es un trabajo de un año, año y medio; tampoco son tres o cuatro años, como llevaba normalmente.

Esto es cuanto quería plantear, ya que me pidieron nuevamente los vecinos de Durazno analizar una solución que sea moderna. Estamos en el siglo XXI y parece que lo mejor para Durazno sería volver a plantear y solicitar el desvío por fuera de la ciudad. Este es un tema que tiene que ver también con la Ruta N° 5, que acá si se hace un puente nuevo ferroviario el incremento de costo de hacer un puente mixto no es el costo de un puente nuevo, analizando también el desvío de la Ruta N° 5 de Durazno.

(Ocupa la presidencia el señor representante Rodrigo Albernaz Pereira)

—Como este es un tema importante, parecía que superaba el tema de que lo tuvieran que plantear solo los vecinos, y ellos querían plantear qué era lo que podía hacer la Comisión de Transporte para encontrar vías por dónde encauzar esta inquietud.

SEÑORA GÓMEZ (Sonia).- Voy a tratar de ser lo más breve posible, pero acá hay un realidad. Cuando uno hace enunciaciones de los derechos que tiene -yo soy abogada, pero en este momento no estoy ejerciendo porque soy jubilada; todos hablamos de la Constitución, de las normas internacionales, de las leyes y de los derechos-, generalmente son enunciaciones que abarcan a todo lo que tenemos derecho. Tenemos derecho, sobre todo, a que se nos contemplen los derechos humanos: el derecho a la vida, a la salud, a la vivienda, a la integridad, a vivir en un lugar sano, a poder vivir, a no ser agredidos. Después, las cosas, cuando se dan esas violaciones, aterrizan en lo que sucede hoy. Concretamente, hoy hay gente que está exponiendo aquello que se expuso hace mucho tiempo, cuando empezamos a ver el proyecto; desde 2018 estamos mirando esto y no porque integráramos ninguna organización que tuviera algún fin, sino porque nos enteramos de ciertas cosas. Por ejemplo, yo vivo en Sayago. Vivo entre la Facultad de Agronomía y Ariel. Mi casa está -me parece- a unos 300 metros, según lo que dice en el expediente. Además, en ese expediente ponen datos míos, que no... Ustedes deben saber un poco de eso; creo que lo sabrán: yo tengo a mi familia viviendo allí, pero yo vivo en otro lugar. Y cuando arman un expediente, con todo ese mundo de mentiras, meten mi padrón, hablan de mi casa, dicen que alguien vino a mi casa, que no es cierto. Digo esto para que ustedes más o menos se manejen en este entorno.

Mi casa -mi casa-, que está a un poco más de media cuadra de esto, se rajó, se fisuró. Es una casa vieja, antigua, que se fisuró. Cada vez que pasan, con la obra y todo, sigue vibrando. Planteo esto para aterrizar cómo son las cosas.

Yo me despierto cada mañana, cuando siento un ruido. Hay un *pip pip* porque, además, tenemos la obra de, aparentemente, un puente, que va a pasar por Millán; digo "aparentemente" porque muestran *renderings*, pero está previsto eso. Entonces, cada mañana me despierto para ver si va a vibrar o no va a vibrar porque yo también salgo corriendo; he tenido que salir corriendo porque mi casa está vibrando. Me pasó eso con mi mamá de noventa y cuatro años, cuidándola en mi casa. Tuve que salir corriendo, con problemas de enfermedad, porque no sabía qué pasaba, puesto que vibraba todo. Y sigue vibrando cada vez que pasan las máquinas.

Cuando empezó todo esto, nosotros hicimos una denuncia en la Institución de Derechos Humanos. Ustedes la deben conocer, porque esta Institución hizo un informe, el N° 766 de 2019, y lo mandó a todo el Parlamento, por las primeras violaciones que nosotros denunciábamos, que eran: no cumplimiento de ninguna norma; la no autorización que se estaba pretendiendo dar por parte de las intendencias, porque no se ponía el proyecto; la no información y los atentados, y digo "atentados", porque eran atentados, ya que violando el Decreto N° 500 y todo lo demás, se mandaba -y más o menos, se sigue haciendo-, en este caso el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a una psicóloga a la casa de alguien a gritar: "Se tienen que ir de ahí", desconociendo todos los derechos, además, derechos que están recogidos expresamente para todos los ciudadanos, como el derecho a la vivienda y todo lo demás, para propietarios y ocupantes que viven allí. Bueno, hay gente que ha sido realojada al día de hoy.

Como dije, ella venía y gritaba, desconociendo todo, y amenazaba a la gente.

Hoy, más o menos, no vienen y gritan, pero sí vienen y entran a las casas, sacan fotos, se las llevan, las guardan. Estuvimos dos años buscando un expediente que, dentro de todos los papeles que hay, también se los podemos alcanzar. De todas maneras, está citado; todo está en este expediente. Por suerte, acá se recogió todo.

En el Ministerio de Transporte y Obras Públicas desapareció el expediente. Un día llama un funcionario y le dice a la abogada: "No se encuentra el expediente". A dos años, denunciando con fotos lo que estaba pasando.

A nuestra casa vinieron abogadas, la abogada Ventimiglia -como diez veces-, y después participa del grupo y dice que no hay nadie.

Nosotros vinimos a esta comisión; denunciemos lo que estaba pasando. Tuvimos una reunión con Heber. Tuve una reunión con el hoy subsecretario, Olaizola -lo digo porque estuvo en esta comisión-, y pedimos una reunión, una reunión para contarles y mostrarles.

Cuando empezó a pasar todo esto -obviamente, yo me preocupo por mi casa, pero también tengo a mi familia viviendo ahí; cuando uno habla de cuidar, se cuida y cuida a los que le rodean, a los que tiene; digo, esa es una cuestión real- llamé por teléfono, mandé fotos. Lástima que no esté el ministro de Ambiente, pero ustedes lo pueden llamar, a Peña, cuando asumió, porque él también estuvo en esta comisión. Como más o menos se suponía que estaba enterado, le decía: "Peña, están todos los registros". Le mandaba las fotos. "Está vibrando". Le mandábamos fotos de las vibraciones. "Está pasando tal cosa. ¡Párenlo!".

Yo estoy segura de que ustedes saben todo esto y de que tienen toda esa información, tienen el acta y, además, tienen conocimiento e información de prensa. Yo en particular he salido a la prensa; no porque me guste. Digo: mi vida no pasa por ahí. Pero cuando pasa algo, me preguntan. He estado trabajando con los vecinos, he firmado recursos con el doctor Luque -lástima que no esté- para tratar de que esta cuestión se manejara con prolijidad y dentro de la normativa. Entonces, me han llamado. Yo he salido a la prensa. Por ejemplo, salí a la prensa -no hace mucho tiempo- en un programa, que es bastante visto, *Esta boca es mía*, denunciando que habíamos hecho un pedido de información a la Intendencia de Montevideo -un poco les trasmite- para saber cómo era la obra en las proximidades, etcétera, y la Intendencia de Montevideo dijo no saber nada. Es más, le preguntamos por una calle de seguridad que dice la empresa que tiene que abrirse en este tramo, entre las viviendas y la obra. Con esa condición, la Intendencia de Montevideo le da una autorización a esta obra, con las condiciones que le plantean, y la Intendencia dice que no sabe nada. Pero la Intendencia nos dice que la obra se está desarrollando sin permisos de construcción. Eso es público. Ustedes tienen la información, por lo que nosotros dijimos y, supongo -porque vemos cómo funciona el Parlamento- por las noticias públicas. Públicamente hemos salido a decirlo. Esto nos ha ocasionado también... A mí también me preocupa el tema de la seguridad, porque hemos tenido autos parados -y hay denuncias- en las puertas de nuestras casas cuando nosotros insistimos en ese tema.

Nosotros seguimos todo este proceso y seguimos todas las vías.

Nos llamaron del BID; nos llamaron; al teléfono de mi casa. Dije: "¿Es en broma?". La llamaron a ella, que es mi hija. "¡¿Es en broma?!". "¿El BID?". El BID, el CAF, los japoneses; ¿para reunirnos dónde? En el club de Racing, ¿sí? Porque cuando se dan los préstamos -esos préstamos que son de empresas, de acuerdo entre el Estado y particulares- tiene que haber una garantía de que hay un beneficio para los ciudadanos; no solo que no sean afectados; nadie debe ser afectado. Bueno, que hay un beneficio. Nos preguntaron; nos preguntaron por el trabajo; nos preguntaron cuáles eran las condiciones. Estuvimos ahí. Fuimos con algunos vecinos de Capurro, que estaban en ese momento, que hoy tuvieron la suerte de que expropiaran una calle y que quedaran por fuera de esta obra. Creo que después fueron al interior.

Tuvimos reuniones con el BID, con el CAF, con ustedes. Con el intendente Martínez intentamos hablar, pero no nos atendió porque estaba en campaña. Dijo que los montevideanos nos íbamos a tener que mudar si se hacía la obra; también lo dijo en Canelones. Después, se olvidan.

Voy a tratar de no extenderme demasiado. En época de elecciones nos visitaron un montón de candidatos. Casi se nos incendian las casas. Las casas se movían. Después, nada. Cuando vinieron las elecciones de la Intendencia, también. La Intendencia de Montevideo, que no solo no va a hacer esa calle de seguridad -porque lo dijeron en el juicio-, está prometiendo -se lo digo a la gente del Frente porque aprovecho a tenerla acá; intentamos comunicación directa y no la hemos tenido- hacer un parque lateral al tren, en Montevideo, ¡como medida de mitigación! ¿Qué es "mitigar"? Mitigar es el reconocimiento de un daño. Si no, uno no mitiga. Como medida de mitigación, un parque lateral. Ahora, resulta que nos ponen un *rendering* impresionante "La comuna próxima a ustedes" en la esquina de nuestra casa, una cartelera que es carísima y todo lo demás, y resulta que ni siquiera van a hacer la calle de seguridad. ¡Medidas de mitigación!

Ustedes son nuestros representantes; ustedes están pagados por nosotros, pero creo que ninguno de ustedes, como seres humanos, aceptaría que una empresa y el Estado cómplice, el Estado cómplice, porque el Ministerio de Transporte y Obras públicas es cómplice, porque el Ministerio de Ambiente es cómplice, porque la Intendencia, en este caso estoy hablando de la de Montevideo, es cómplice... Bueno, se juntan con la empresa, con este señor Ruibal, que sale... Es más: ¿saben qué nos ponen acá como prueba?, o le ponen a ella, pero yo lo tomo porque acá hay montones de cosas que me suceden a mí, y están contenidas. ¿Saben qué sucede acá, qué cuestionan? ¡Ah, que hayamos salido a la prensa a denunciar! Resulta que parece que uno no puede denunciar a la prensa. Es una de las pruebas que ponen como que hay mala fe, porque uno salió a la prensa. ¡Sí, salimos! Lo primero que hicimos fue venir a esta comisión, para que se aplicara el principio precautorio, para que nos defendieran y para que no nos pasara nada. Nos pasaron muchas cosas. Entre otras cosas tuvimos problemas porque en una marcha la policía nos reprimió. Estuvimos en un juicio penal por eso, porque andábamos con el cartel del tren, tomando mate y comiendo maníes en una esquina. Eso también nos pasó. Por eso también hablamos de la seguridad, porque nos han intervenido el teléfono, porque lo escuchamos, porque se nos corta. Nosotros nos comunicamos, "¿Qué pasó?", "Está pasando tal cosa".

Todo es real. Vivimos así desde hace cuatro años, desde que nos enteramos de que iba a pasar el tren. Y nos empezamos a meter, a gastar plata. Yo estaba ejerciendo y dejé de ejercer porque no se puede hacer todo; viajábamos al interior, nos comunicábamos, tratábamos de tener información, nos leíamos los documentos; todo ese tipo de cosas; cuatro años, por lo menos, de daño moral; advertida esta comisión, hace cuatro años o tres, por lo menos, de lo que nos estaba pasando; advertida de lo que nos estaba pasando. No solo eso: hay gente que sigue en esta comisión hoy, que nos está recibiendo. Hay gente de esta comisión que fue a cargos públicos como, por ejemplo, el ministro de Ambiente. Y no nos escucha. ¿Y permite que nos sigan dañando? El Estado tiene que ser protector. No sé si acá hay abogados o no hay, pero ¡todos lo sabemos!, nos lo enseñaron desde chicos. El Estado nos tiene que ¡defender! ¡No! Acá el Estado se aúna con la empresa y con la Justicia, y yo soy abogada, e hice mi carrera de grande porque creía en el derecho, pero me encuentro con una jueza que acepta algo y que cuando se va a consumir lo que se está pidiendo, "Asegúrennos que no nos va a pasar nada", con una inspección de un Grado 5 de la Universidad, la jueza lo archiva, lo archiva sin siquiera dejar a cero los alegatos. Y, bueno, ustedes nos podrán decir: "Y... Sigán con la justicia"; nos dicen: "Vayan a una cuestión de daños y perjuicios". Nadie dice que no tenemos razón, nadie dice que el daño no esté hecho. Nos dicen que no es la vía que corresponde. Ahora, para litigar hay que tener energía; hay que tener plata; todo el mundo lo sabe; si no, hay que hacer una auxiliatoria de pobreza y no siempre se acepta.

Hemos hecho todo. Hemos dado información. Nos han pedido información. Hemos entregado documentos. Dejamos cuestiones acá. Entregamos a todos lados. Cuando los parlamentarios fueron, entregamos. Fuimos a la intendencia. Intentamos con la intendencia. A mí me duele mucho la intendencia, porque es la que tengo ahí pegadita, la tengo ahí. La tengo con un cartel diciéndome que voy a estar bárbaro.

¿Saben cuál es la obra -me prestás la foto-, la obra del Primer Mundo que Ruibal decía que iba a estar cercada por un cerco olímpico? Yo tengo a mi nieta que va a la escuela. Tenemos chiquilines viviendo alrededor. Esa obra del Primer Mundo, con ese cerco olímpico que los niños...

(Interrupciones)

—...no iban a pasar por arriba...

(Interrupciones.- Diálogos)

—...hoy está marcada con unos palitos, con cañas que saca la empresa esta que trabaja para cuestiones del Tercer Mundo cuando limpia...

(Interrupciones)

—Sí, del Primer Mundo, perdón. ¡Con cañas! Eso es lo que pone. Entonces, lo que pone es un cerco; lo sacan, lo ponen, lo corren y cuando queremos acordar, cerraron la calle. ¡Cerraron la calle, porque tienen que pasar los camiones!, algunos de los camiones de la empresa. Entonces, cerraron la calle y atan algo; en la esquina de mi casa, una piolita. Así se manejan. ¿A ustedes les parece que uno puede tener seguridad de que no le va a pasar nada mañana? ¡Pero sin duda que le va a pasar! ¡Sin duda que le va a pasar! Porque una vía, como era el amparo, que fue lo que se hizo... Digo: la Justicia no nos está protegiendo porque lo desecha por una cuestión formal. Pasaron más de los treinta días -como dice, y eso se le reclamó- del daño, y es un daño continuado, porque hay una empresa acá que cada vez que está haciendo cosas hace un daño continuado. Y todo tipo de cosas: nos han talado los árboles, en un barrio que es un barrio jardín, divino. Qué sé yo; ha perdido el valor. Entre la mugre se vive; entre los ruidos; entre las ratas; inundado; los mosquitos; camiones pasando; circulan, de pronto, por ahí adentro; a veces le preguntan a la Intendencia; la Intendencia no sabe nada. ¡Ahí no ponen nada!; directamente, cuando querés acordar, están circulando los camiones, los ómnibus; todo eso termina pasando por la puerta de nuestra casa. Nadie hace nada.

Entonces, ante todo eso... Y todo lo que se dijo también está ahí; ustedes tienen todos los medios; tienen la versión anterior; tienen la posibilidad, la po- si- bi- li- dad, de denunciar, porque lo han hecho... Yo he visto acá; o sea: los parlamentarios han presentado denuncias penales por la utilización de fondos. ¿Saben una cosa? Mientras ustedes debaten cosas que a mí a veces me da la sensación de que se debaten para alejarse de la realidad, la realidad acá es esta: una vecina con la calle inundada, no sé qué; otros vecinos del pueblo 25 de mayo, que no pueden salir; los otros, que se les va a inundar la casa; yo, que tengo mi casa fisurada y que no sé si se me viene abajo porque, encima, no tiene cimientos, es vieja; mi familia, que está en un lugar que va a ser la calle de seguridad, que se va a tener que ir y, ¿qué va a pasar con la organización familiar?, porque tenemos familia nosotros, ¿no? Ustedes se organizan con la familia, con los hijos; uno elige un lugar y vive en ese lugar. Ese también es un derecho humano. Todo ese tipo de cosas.

Escuchamos un debate impresionante, y es un tema político- partidario, del préstamo que iba a sacar la intendencia, si lo sacaba o no lo sacaba, si los ediles de acá lo votaron o no lo votaron. ¿Saben que tenemos un documento escrito por la propia Intendencia de que

parte de ese préstamo es para el Mata Perros, que es una corriente de agua que pasa por nuestro Municipio? Porque hay que hacerla: ¡rápido!; ¡ya!; ¡ahora!, para saneamiento...

SEÑORA BORLOZ (Yanina).- Perdón, intervengo para aclarar un aspecto porque eso me lo respondieron a mí de parte de la Junta Departamental, que cita, ante las denuncias, a integrantes de la Intendencia de Montevideo que son responsables de lo que sería la mitigación, el control y la planificación en Montevideo. Oreggioni es uno de los responsables y en la respuesta, una de las ingenieras, lo que plantea, en octubre del 2021, es que el préstamo del BID, que se estaba gestionando -estamos hablando cuando en su momento se tenía la pretensión de obtener ese préstamo-, era para financiar obras de saneamiento relacionadas con esa corriente, Mata Perros, para ¡el Ferrocarril Central! Porque después uno se encuentra, ¿no?... ¡Nos toman el pelo de una manera! Yo digo: ¿cómo es esto? Esa es una respuesta, tengo el documento. Después se los puedo presentar. Declara la ingeniera que el préstamo es para las constructoras, para la multinacional constructora, para pagarle la obra. Es como si -ya lo sabemos, ¿no?- yo fuera a poner un quiosco y obligara a Blanca a que me lo construya y con la ganancia del quiosco no te doy ni un peso. Para eso era el préstamo y nos lo cuentan en esa declaración que es en respuesta a denuncias que nosotros hacemos. Inclusive, en ese momento, ni siquiera tocamos ese tema, porque no teníamos ni idea. Es algo que aprovecha la ingeniera a decirlo en esa instancia con una proyección política.

Ahí uno se da cuenta de que las respuestas no son desde lo humano, con honestidad, sino que hay propaganda; esto que hablamos de que son testaferros de empresas o de que están trabajando en equipo. Ahí es donde nos responde eso. Una parte de ese préstamo es para financiar obras de saneamiento del proyecto del Ferrocarril Central, ¡que lo tendría que pagar la empresa!, porque si la empresa es la que rompe, ¿quién tiene que pagar el proyecto? ¡La empresa! Digo esto para aclarar, porque es un documento que se nos entregó recientemente, el *veintialgo* de abril, justo el mismo día en que Carolina Cosse sale a hablar de que se niega el préstamo y que por eso no se va a poder limpiar o hacer el saneamiento, o no sé cuánto -no sé-, y a mí me llama la atención cuando recibo la respuesta porque refiere al tema y porque me lo entregan el mismo día. Y me pregunto: ¿por qué me respondieron esto cinco meses después? Esa versión taquigráfica que a mí me envían, de la Junta Departamental, es de octubre del año pasado y me la entregan ahora. Y yo digo: ¿por qué? ¿Por qué después de esto? Capaz que para que no me dé cuenta de algo. Lo aclaro porque esto es parte también de todas estas cuestiones que están detrás en las que a uno no lo están respetando, en ningún sentido. Y todavía nos responden sobre algo que nadie preguntó, o sea, usando una instancia que es de denuncia personal para hacer, no sé... Cada uno su tramo de campaña.

Muchas gracias.

SEÑORA GÓMEZ (Sonia).- Con esa Comisión de Medio Ambiente de la Junta Departamental nosotros habíamos tenido una reunión por Zoom -en este caso digo "nosotros" porque sí participé yo, no como este juicio en el que no-, por la preocupación que teníamos por las casas, hacía un año -creo que fue en el 2020 o cerca del 2021-, y es ahora cuando nos viene la respuesta. ¿Qué quiero decir con todo eso? Todo el mundo está enterado. Todo el mundo sabe lo que nos está pasando. ¡Lo saben!, porque hemos venido directamente y lo hemos denunciado; lo saben, porque hemos presentado recursos; lo saben, porque hicimos juicios; lo saben, porque salimos a la prensa y ponemos la cara. Ya hemos perdido hasta nuestra intimidad porque ya nos conocen por el tema del ferrocarril. ¡Lo saben! Les avisamos lo que iba a pasar porque estaba mal. Pasó, ¡y sigue pasando!, y ¿nosotros qué hacemos cuando venga mañana la máquina y

a ella le vibre todo y se le caiga algo? Tampoco es el tema de que se le derrumbe la casa; el tema es poder vivir en un lugar que sea decoroso.

Les aclaro que también hay vecinos que ahora, hace poco tiempo, los realojaron, porque se les rajaron todas las casas en Camino Santos. Hay un juicio también, por ese tema. Y la idea es que nos quedemos ahí, ¿esperando qué? ¿Morirnos, tener algún accidente, que nos falle la salud, no pudiendo trabajar, no pudiendo salir, no pudiendo proyectar la vida? Nosotros no nos vamos a quedar ahí. Y entendemos, cuando venimos acá, como no es la primera vez que venimos, como ya lo avisamos, lo dijimos y hemos tenido contacto, que ustedes ¡son responsables! Ustedes son nuestros representantes. Para esto nosotros vivimos en este sistema; se vota, se pagan los salarios, ¿verdad?, y para que se haga una tarea. Yo, en realidad, presumo que ustedes tienen toda esa información, que ya tuvieron al inicio, que han seguido, por lo menos por prensa, todo lo que se ha denunciado y que tienen conocimiento de estas cuestiones, de toda la documentación que hay ahí. Entonces, queremos una respuesta. Yo, en lo personal, quiero una respuesta.

Les voy a hacer dos aclaraciones. Acá hablan mucho de las expropiaciones. La primera expropiación fue a la doctora Bianchi. No sé si ustedes se acuerdan que ella dice que no era el terreno de ella. Ahí nos enteramos nosotros que se expropiaba, y ¿se la expropiaron? Porque le afectaba una parte del campo que tocaba... Ni un problema ahí, con esa expropiación; fue la primera que conocimos y bastante bien paga.

(Interrupciones)

—Las expropiaciones que conocemos nosotros que hace la empresa son para su espacio. Los tres metros que le sacaron a Anita, por ejemplo; los dos metros que le sacaron a otra persona; unos metros que sacaron en Garzón; le dieron una plata a la gente, le sacan unos metros y lo dejan ahí. ¿Ustedes saben que las casas las expropián parcialmente, porque están afectadas por ese tema, casas de gente que, por ejemplo, vivía al costado de la vía, que no era propietaria, que tiene un derecho como ocupante -le reconocen un derecho especial, como ocupante de diez años; se le reconoce el derecho de expropiación- y que a esa gente van y la ponen en ese lugar? A usted lo expropián porque no puede estar y después, ¿lo localizan ahí? De esta forma se está actuando. Ustedes lo saben; son representantes; pueden adoptar las medidas; tienen poderes, ¡tienen poderes! Tienen poderes con la empresa; tienen poderes con los cargos de confianza, con los Ministerios. Yo no quiero explicaciones; yo quiero soluciones. No estoy dispuesta a pasar cuatro años... Sí estoy dispuesta a seguir saliendo, a seguir saliendo a la prensa, a pararme. ¿Vienen épocas de elecciones? Vienen épocas de elecciones. Ahora, quiero que sepan: esto ya ha excedido todos los tiempos, los plazos, nuestra vida. Nos han destrozado la vida con todo esto. Cuando vayamos a reclamar los daños y perjuicios famosos que nos dice la Justicia, que nos dice "Vayan por daños y perjuicios", es como decía un jurista que escribe muy bien sobre el tema del derecho de amparo: cuando le dicen que usted tiene otra vía es como aquella persona a la que la están torturando y le dicen: "Bueno, después vaya y reclame"; mientras tanto, tortúrenlo, y eso es lo que está pasando acá.

En lo que es personal voy a seguir bregando por esto y voy a echar la responsabilidad a quien la tiene. Y esta Comisión la tiene; por eso venimos acá; por eso vinimos a hacer las denuncias. Ante esta Comisión tuvimos que denunciar, y Tierno se debe acordar, porque estaba en esa época, que estaban mal los durmientes al costado de nuestras casas para que los cambiaran, porque había descarrilado un tren, en ese momento, en Peñarol. Y ahora no va a pasar solo madera; ahora va a pasar ácido sulfúrico; van a pasar todos los productos que van a usar; ¿pegado a nuestras casas?; ¿con esta seguridad?

Yo quisiera tener una respuesta realmente, no muy lejos. Nosotros vamos a empezar con el tema de daños y perjuicios. Y, realmente, para nosotros ustedes son responsables, bueno, por omisión, porque no hicieron nada; estando en conocimiento, no hicieron nada. Ahora están en más conocimiento y con cosas más concretas.

Les agradezco y dejo por ahí.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Saludamos nuevamente a quienes nos están visitando hoy, representantes de vecinos al lado de la vía.

La situación que ustedes plantean hoy es totalmente diferente a cuando estuvieron hace cuatro años atrás. Ahí -y no es justificación; es la realidad; lo que pasaba en ese momento-, no había empezado el proyecto. Había un preproyecto que había sido aprobado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y un acuerdo que se estaba firmando -no recuerdo si fue en mayo o en junio del 2018- entre el Estado uruguayo y el Consorcio Ferrocarril Central para la realización de la obra entre el Puerto de Montevideo y Paso de los Toros en aquel momento.

Recibimos la visita del consorcio y del Ministerio, que nos dieron información sobre el proyecto.

Respecto a lo que ustedes están denunciando, si bien lo teníamos a través de los medios de prensa, en Durazno se contactaron los vecinos en el año 2019 conmigo para plantear lo que hoy plantea nuevamente el ingeniero Zorrilla: la posibilidad de que se haga un baipás en la ciudad para que la vía no tenga la afectación que tiene hoy dado el trazado original y de que se hiciera un nuevo puente sobre el río HI. Esto se lo planteamos también al Ministerio, al ministro Rossi, y de ahí salen los estudios que hizo referencia, tanto como para Florida como para Durazno, el ingeniero Zorrilla, del costo de más de US\$ 100.000.000; creo que serían US\$ 100.000.000 para Durazno y, alrededor, de US\$ 25.000.000 para Florida. Pero los planteos los hicimos, porque cada vez que recibimos a alguien acá tenemos la obligación, después, de trasladar a las autoridades correspondientes, las que son las responsables de la gestión, lo que nos plantean quienes nos visitan, cosa que vamos a hacer nuevamente.

No hemos hablado con el señor diputado Varela, que es con quien el Frente Amplio está representado en esta Comisión, ni con los demás compañeros de la Comisión, pero me imagino que a partir de las denuncias que ustedes hacen, algunas graves -por no decir todas- ya que cuando hablan de amenazas estamos hablando de la vida de la gente, me parece que en el Parlamento -como dice la señora- hay cosas que no se pueden pasar por alto ni se puede mirar para el costado, por lo que lo vamos a analizar. Además, tengan la certeza de que vamos a plantear y a hacer venir a quienes tienen que dar respuesta a todas las denuncias que están haciendo.

En principio, sería eso.

Quisiera reiterar que siempre que vienen a hacer planteos acá los derivamos y llamamos a las autoridades correspondientes, trabajando con las limitaciones que tenemos; por más que tenemos algún poder -como nos dijeron ustedes-, estamos limitados en nuestra tarea: no somos los que gestionamos los proyectos... En cada Ministerio podemos plantear, trasladar y hablar, pero no somos los que gestionamos esos lugares, aunque sí -como ustedes dijeron- hay exrepresentantes de esta Comisión en lugares importantes. Por ejemplo, el viceministro de Transporte, Olaizola, y el ministro de Ambiente, Peña; en aquel momento estaban en la Comisión, por lo que conocen bien todos estos temas, y son los que podrían estar tomando cartas en el asunto a partir de las denuncias que están realizando.

Personalmente, ese es el compromiso que hago. Me imagino que el compañero Varela hará uso de la palabra y dirá algo relacionado a la manera en que nos vamos a manejar como Frente Amplio en la Comisión. Además, me imagino que toda la Comisión va a tomar cartas en el asunto porque, reitero, se hicieron denuncias graves.

Con respecto a lo que planteó la señora Blanca sobre la Ruta N° 5 y los camiones ya lo hemos planteado varias veces al ministro de Transporte, porque estamos muy preocupados, ya que todos los días transitamos por la ruta. Sabemos que hay un desfase mientras se termine la obra del ferrocarril central y se inicie el procesamiento de la pasta de celulosa por parte de la empresa UPM; esa pasta de celulosa y esos insumos hacia la planta van a hacer trasladados por la ruta. Hoy le dijimos al sindicato de choferes de camiones -que estuvo antes que ustedes- que hay una preocupación grave, porque eso va a aumentar y mucho no solo el tráfico, sino el riesgo que hoy tenemos en la ruta.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Reitero el saludo a todos ustedes.

Soy nuevo en la Comisión, pero eso no me exime de ninguna responsabilidad, porque la información circula.

Las comisiones son asesoras del pleno. O sea: nosotros no resolvemos, sino que lo que hacemos es asesorar al pleno, que es el que, en definitiva, resuelve. Por otra parte, integramos partidos políticos y toda la información que acá se nos brinda la colectivizamos, por lo que no queda solo en el seno de algunos señores legisladores. Así vamos a hacer ahora.

Se incorpora -por lo menos, en lo personal- una cantidad de información. Quiero decir que no desconocía la realidad, porque por más que haya estado en otras comisiones, recorro Montevideo; por esta razón, conozco la realidad y a muchísima gente de la zona, así que sé lo que están pasando. Pero hoy se incorporaron nuevas de denuncias y, como decía Tierno, algunas realmente graves. Ahí sí nosotros tenemos responsabilidades, ya que cuando se recepciona determinado tipo de denuncia no podemos hacer caso omiso. Si acá se denuncia que hay amenazas a la vida debemos denunciar al Ministerio del Interior; no hay ninguna duda y tendrá que investigarse...

Perdón, estoy haciendo uso de la palabra. Yo escuché hasta ahora; escúchenme dos minutos.

Insisto, cuando acá se dice "Estoy amenazado", yo, como funcionario público y como legislador voy a hacer la denuncia ante el Ministerio del Interior, para que haga las investigaciones que corresponde.

Cuando se denuncia, y es gravísimo, que puede haber durmientes que no estén en condiciones y, tal vez, no se estén reponiendo -como ustedes señalaban muy bien-, cuando hay una producción determinada no se puede reponer un durmiente: hay que analizar toda la producción. Quiero aclarar que técnicamente tengo muchas carencias, pero a mí no me conforma aquello de que es una prueba solamente, hay que ir más allá y deberemos citar a quienes corresponda para que vengan a responder. Del análisis de la información que ustedes entregan a través de ese expediente, que tendremos que leer atentamente, seguramente se van a desprender citas a esta comisión para que se responda todo lo que ustedes señalaron. Lo que les quiero decir es que acá, no el Frente Amplio, sino todos los integrantes de la Comisión, no desechamos las cosas que se nos dicen. Tal vez tengamos carencias, deficiencias personales o colectivas, pero nunca echamos en saco roto las cosas que nos señalan, menos aún lo que ustedes han

mencionado que, por otra parte, está cargado de mucha angustia personal y eso no se puede desconocer jamás.

En definitiva, de lo único que doy garantías es que esta Comisión luego va a analizar y a tomar resoluciones; ustedes, obviamente, van a estar informados, porque van a poder acceder -como corresponde- a las versiones taquigráficas y controlarnos. Nosotros tenemos que controlar al Poder Ejecutivo -esa es una de nuestras obligaciones como Poder Legislativo- y ustedes como vecinos y ciudadanos nos controlan a nosotros.

Simplemente, mi compromiso es ese: analizar toda la información que ustedes brindaron, que no está solo en ese expediente, sino analizar esta versión taquigráfica, porque fue mucha la información y hay que leerla con atención, más allá de todos los apuntes que uno hace. Creo que no es un compromiso personal, sino que es un compromiso colectivo, porque sé cómo trabajamos acá.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Me sumo a las saluciones a la delegación.

Dicen que hay una regla no escrita que es casi de cortesía parlamentaria que refiere a que no es prudente debatir con los invitados. En realidad -ustedes saben-, puedo tener muchas discrepancias y coincidencias en los planteos -no voy a entrar en detalle-, pero me pareció importante ratificar y subrayar algunas de las posiciones manifestadas anteriormente, en el sentido de que en lo personal no hay nada que valore más que la sociedad organizada, realmente. Lo hago desde mi concepción ideológica y personal: creo que es necesaria la sociedad civil organizada en cuestiones que trasciendan, naturalmente, la vida de la sociedad y de las generaciones, como ustedes bien lo han planteado.

Quiero hacer otra precisión, que es válida: el trabajo de la Comisión -como bien lo señalaba el señor diputado Varela- es de carácter asesor, pero eso no la inhibe de su carácter de investigación y de requerir información -como se ha hecho en este último año- en sendos pedidos de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas e, inclusive, en la comparecencia que hizo el ministro de Transporte y su equipo el pasado año, oportunidad en que le solicitamos conocer, por ejemplo, los avances de obra y las adendas o modificaciones que se le habían introducido al contrato original. Ese es el trabajo que podemos haber realizado. Ahora se suma todo este aporte y, naturalmente, no hay mucha respuesta, dados el volumen y la intensidad de los planteos, que van desde cuestiones que hacen a la sociedad organizada hasta cuestiones personales que deben ser analizadas y ponderadas con profundidad y así debe ser hecho.

El segundo o tercer elemento -lo tengo que decir- es que vean quiénes están sentados de este lado de la Mesa. Eso habla, también, del compromiso y de la preocupación que hay sobre este tema. Hay legisladores del Frente Amplio, la representante por Maldonado del Partido Colorado y el presidente de la Comisión. No buscamos oportunismo político en este tema; no lo buscamos ni lo queremos; nos preocupan y nos ocupan las necesidades de la gente y si así la crítica tiene que ser aceptada, lo será. Queremos que la solución sea planteada con franqueza y no que se haga simple demagogia con una situación que, quizás, se aproveche para generar falsas expectativas, una situación que, además, es harto compleja; por ello, nuestro compromiso de trabajar.

Un apunte necesario es que soy representante por el departamento de Canelones y este es mi primer período. Por cuestiones personales he recorrido la obra desde que ha dado inicio y estoy en contacto permanente con la administración de Canelones y con las organizaciones que tienen que ver con el tema del tren. Por tanto, hago quizás mea culpa de la crítica generalizada sobre la falta de conocimiento que se podría dar sobre el tema

pero, naturalmente, cada uno en su ámbito intenta preocuparse e interiorizarse de los impactos que tiene esta obra, en particular, en el departamento en donde uno vive y en donde tiene la representación.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Me recordó el señor diputado algo que ya resolvimos en esta Comisión y que es bueno que ustedes sepan: la comisión va a recorrer las obras del ferrocarril central. Además, toda la información que nos dieron y algunas denuncias que hicieron -que anoté claramente- serán parte de la inspección que esta Comisión va a realizar. Cabe aclarar que tendrán noticias cuando la realicemos, pero eso ya está decidido.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Se adelantó en el planteo el señor diputado. Estaba dentro de la propuesta que les iba a transmitir la recorrida de la obra del ferrocarril central. Hay que tener presente que la decisión sobre el cronograma y la planificación en las comisiones las tiene siempre el presidente. Por tanto, nosotros apoyaremos y trabajaremos con él en la priorización de los temas que entienda necesarios.

SEÑORA BORLOZ (Yanina).- Quería aclarar que hay denuncias en la Policía. Yo asistí porque en una de las instancias en que vibró todo, antes de que se cayeran los azulejos, salí. Eso implica que todo el tiempo uno tenga que estar, cuerpo a cuerpo, con operarios. Cuando salí, no obtuve respuesta y pedí que me comunicaran con un superior, porque siempre se dice: "No tengo poder de decisión; hago mi trabajo". Eso no lo comparto, porque si a mí me dicen que hago algo mal y tengo la prueba, ceso de hacerlo. Cuando volví a salir comencé a gritar, porque ya se había caído parte de los azulejos por la vibración. El operario me dijo varias cosas, me filmó y esa filmación la guardó. Después tuvimos ruidos en el límite; entre las chapas, observando para adentro. Eso implicó que en un estado de nervios -porque imagínense lo que significa sentir eso y estar siendo observados todo el tiempo, porque saben dónde vivimos, saben todo, y además tienen filmaciones- fuéramos con la abogada, no a la seccional del barrio, sino a otra, a realizar la denuncia y ahí quedó. También hice denuncias a unidad de género; hice llamadas. Obviamente, llega un momento en que el ataque -como les decía- es tanto y la mentira es tanta desde todos los ámbitos que... En ese momento, llamé a Leticia de Torres, la alcaldesa del Municipio G, y no me respondió. Reitero: no me respondió. Hasta el día de hoy estamos esperando una reunión que nos prometió creo que hace un año y medio. A lo que voy con esto es que, obviamente, uno hace todo lo que está al alcance, pero llega un momento en que no es posible. Ustedes sabrán entender lo que es estar en una situación de debilidad en relación a todo esto, y digo "de debilidad" porque yo sola no puedo ir a la comisaría, controlar el estado de nervios que todo esto genera -porque soy un ser humano, no soy un robot; soy un ser humano-, la desesperación, la impotencia, la bronca cuando hablan, prometen, dicen y, después, en la realidad es mentira. O después, con los discursos, porque ustedes van a hacer un recorrido; bueno, perfecto. Obviamente, el escenario se va a acomodar a ese recorrido; es lo que ha pasado sistemáticamente cuando hemos recibido delegaciones. Ahora, no debería ser algo excepcional; el contralor debe ser parte de una metodología. Y cuando ustedes plantean "Bueno, esto no es responsabilidad...", acá hay responsabilidades del Gobierno nacional, de la empresa y del gobierno municipal, también.

¿A qué voy con esto con respecto a lo que usted decía? Esto no es un asunto ideológico; ¡nada más lejos! Yo no tengo partido. En algún momento lo tuve, pero gracias a esto no tengo partido. Ningún partido. No formo parte de ninguna organización. Soy un individuo libre -repito: libre-, haciendo las denuncias que corresponden y con pruebas. Acá están las pruebas. Y no es solo a futuro, ya lo estoy previendo, porque si una empresa miente en la obra va a seguir mintiendo, es un *modus operandi*, pero es el presente.

No voy a intervenir más, se diga lo que se diga, pero lo que quiero decir es que las denuncias se hicieron, todas las denuncias se hicieron. Todos los partidos están en conocimiento; las responsabilidades son compartidas.

Yo vengo acá, porque lo que quiero es una solución. Necesito trabajar; necesito saber qué va a pasar. No puedo vivir otra vez una situación así, en la que tengo que salir desesperada -repito: desesperada-, a los gritos, casi que a tirarme delante de una máquina. ¿La próxima vez voy a tener que hacer eso? Porque la justicia no me ampara; los políticos no me amparan. La empresa, bueno, ya lo estamos viendo... ¡Y cuando venga van a decir que es mentira! Porque ellos te van a hablar de la dimensión de la hiperrealidad pero, bueno, las contradicciones que se ven en las pruebas demuestran que es mentira y quién tiene la razón.

Simplemente es eso: yo quiero una solución. Hechos.

Nada más.

SEÑORA REPRESENTANTE FIORITTI DE STERN (Magdalena).- Quiero agradecer toda la información; es muy válida. Es muy angustiante lo que viven.

Me comprometo a compartirla con los demás diputados e ir a las obras y ponernos la camiseta de ustedes para tratar de hallar soluciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para finalizar, quisiera decirles que al recibir a la delegación quedamos sorprendidos por la claridad de las palabras, la argumentación que, en lo personal, entiendo muy válida, poco y nada falaz. Creo que poco podemos criticar de que se hayan dado argumentos con cosas en el aire.

Como integrantes y representantes de lo que es el sistema -para hablar de manera general-, uno no deja de sentir una cierta vergüenza porque esto, claramente, es una responsabilidad de los que gestionaron los gobiernos anteriores y de quienes gestionan el gobierno actualmente. Creo que se tiene que gobernar y trabajar en función de la gente. Muchas veces hay derechos o cosas que se pasan por arriba por el bien común, pero ¿cuál es el límite de eso?

En esta Comisión, en muchas de las comparecencias, lo que se solicita es que se reconozcan nuevos derechos o que se creen nuevos parámetros para, en base a eso, avanzar en soluciones. Ustedes no vienen a reclamar nuevos derechos; vienen a hacer valer derechos totalmente aceptados, entendidos y que, en términos normales, no serían atropellados.

Considero que lo expresado por los diputados que hicieron uso de la palabra anteriormente -particularmente, lo que dijo el diputado Varela- habla en nombre de toda la Comisión. Hago más esas expresiones con respecto al método de trabajo de la Comisión, a cuáles son nuestras potestades y cuáles son nuestras limitaciones. Quiero que sepan que, en base a esto, cuando ustedes se retiren, pondremos en nuestra agenda de trabajo acciones referidas a esta problemática.

Desde ya, muchas gracias.

Les brindamos el acompañamiento y la empatía a ustedes que están ahí, viviendo el problema día a día. Sé que la sensación de impotencia, entre otras, debe ser la más común.

Quiero volver a felicitarlos por cómo se organizaron y por todos los procedimientos que vienen llevando adelante, ya que son muy definidos, muy claros.

Gente: muchas gracias. Esperemos que podamos vernos en mejores condiciones próximamente.

(Se retira la delegación de ciudadanos afectados por la construcción del Ferrocarril Central)

—No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠