



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1825 de 2024

Carpeta Nº 4232 de 2024

Comisión Investigadora sobre
presuntas irregularidades en AFE desde
el 2014 hasta febrero de 2020

SEÑOR PRESIDENTE DE LA UNIÓN FERROVIARIA, MARIANO POUSO

SEÑOR EX GERENTE GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DE
FERROCARRILES DEL ESTADO, AMÉRICO FERNÁNDEZ

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 11 de junio de 2024

(Sin corregir)

Presiden: Señora Representante Laura Burgoa, Presidenta y señor Representante Ubaldo Aita, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Felipe Carballo Da Costa, Ope Pasquet, y Martín Sodano.

Denunciante: Señor Representante Alfonso Lereté.

Invitados: Señor Vicepresidente de la Unión Ferroviaria, Mariano Pouso.

Señor ex Gerente General de la Administración de Ferrocarriles del Estado, Américo Fernández.

Secretario: Señor Pablo Poli

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo



SEÑORA PRESIDENTA (Laura Burgoa).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Le agradecemos al señor Mariano Pouso, vicepresidente de la Unión Ferroviaria, su comparecencia en el día de hoy.

A continuación, los legisladores presentes van a formularle una serie de preguntas.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Saludo a los integrantes de la Comisión, a la Secretaría y al testigo.

La idea es empezar por algo general para después, si me permite, presidenta, ir desmenuzando algunos de los temas.

Como principio requieren las cosas, a mí primero me gustaría una valoración del integrante del gremio, la Unión Ferroviaria, que estuvo presente en el período que nosotros estamos investigando, 2014- 2020.

¿Cuál fue, en líneas generales, el vínculo con el anterior Directorio? ¿Cuáles fueron los temas que allí abordaron en las distintas plataformas que se fueron manejando?

Después de la respuesta, ingresaríamos en los temas puntuales, pero me gustaría, primero, que realizara una apreciación general de cómo fue el trato con el anterior Directorio y, en particular, con el ex presidente de AFE y con el ex gerente general.

SEÑOR POUZO (Mariano).- Buenos días.

Nosotros, como en su momento fue público, tuvimos una relación muy conflictiva, producto de la reforma que se efectuó en AFE, la creación de la paraestatal y el pasaje de la operación de carga a derecho privado. Ese fue uno de los elementos donde el sindicato ha tenido una posición histórica y la mantuvo, y de parte de las autoridades, decidieron un camino que iba en contra de la posición sindical, lo cual es legítimo, pero nos enfrentamos a episodios y a modos de gestionar la actividad sindical por parte de las autoridades que hicieron muy crudo el enfrentamiento.

Nosotros podemos dejar una copia de una resolución de la Inspección General del Trabajo donde se constató la persecución antisindical en la paraestatal a dos de nuestros delegados. Tuvimos compañeros despedidos; habíamos firmado un acuerdo que, inclusive, lo firmaron el ministro de Trabajo y el ministro de Transporte del momento, y despidieron a cuatro compañeros nuestros. Uno de ellos era padre de un bebé y se había venido de Tacuarembó a Montevideo a trabajar, dejando todo atrás, y fue despedido en el sector privado.

En el sector público no hubo despedidos, porque tienen que pasar por un proceso de destitución, como ustedes saben, pero sí hubo grandes presiones: hubo intentos de sumarios, denuncias falsas hacia el sindicato.

Obviamente, nosotros, como sindicato, podemos haber cometido errores a la hora de tomar las medidas fuertes que tomamos. Nuestras medidas fueron fuertes, lo reconocemos, pero dentro del marco de la defensa de las posiciones del gremio.

El gremio dio una señal de amplitud en su momento, una vez consolidado el comienzo de la operación de la paraestatal; realizamos una asamblea histórica, una asamblea nacional con participación de todos los afiliados, y el gremio decidió representar a los trabajadores bajo el derecho privado. Para un gremio público, aquel que conozca la actividad sindical sabe la decisión que eso conllevaba.

El sindicato mantuvo su posición contra la creación de este sistema bajo derecho privado porque entendíamos que era la entrada a las privatizaciones -privatizaciones que

vinieron después, como es el caso hoy del Ferrocarril Central, hecho en la Administración pasada-, y bueno, eso no se tomó y se decidió hostigar al sindicato e intentar derrotarlo de una forma, en una relación donde, obviamente, es muy difícil para un sindicato oponerse a todo un gobierno. Nuestro sindicato lo que hacía era defender las posiciones votadas en la asamblea y ¡nos costó muchísimo! La verdad que nos costó muchísimo. Muchos compañeros no lo esperaban porque nuestro sindicato no le pregunta a nadie qué vota y tenía una integración -y la tiene- plural, pero ciertamente una decisión firme y combativa a la hora de defender lo que las asambleas marcan.

Ese sería el contexto general.

Está este documento que les puedo dejar que prueba los temas de persecución contra los compañeros.

Nos dolió mucho lo de esos cuatro compañeros, que se había firmado un acuerdo que pasarían a una comisión y no iban a ser despedidos. Nosotros tuvimos una huelga de veintipico de días para eso, ocupamos la Estación Carnelli, realizamos un piquete frente a SELF, en Peñarol, y siempre estuvimos dispuestos a negociar, y realmente fue duro.

No nos hace felices hoy tener que venir acá a decir esto en un contexto -porque no somos ingenuos- electoral. No somos ingenuos, pero fue lo que pasó. Cuando nos invitaron, lo evaluamos. En mi caso me invitaron personalmente, porque es una invitación personal, pero a la hora de responder lo consulté con la directiva del sindicato y teníamos que venir a plantear esto. Dentro de lo que ocurrió en AFE en la Administración pasada, ocurrió persecución contra el gremio. No sé si será lo más relevante en esta Comisión, no sé si se considera una irregularidad o no porque, de hecho, el otro día vimos que frente al Ministerio de Trabajo también ocurrió una represión contra los trabajadores. Cuando los sindicatos defienden los intereses de sus afiliados en forma independiente y clara, hay choques con las autoridades; y cuando las autoridades no saben manejar las situaciones, optan por la posición de fuerza que tienen y a veces se mata una mosca con un cañón, como pasó el otro día y como le pasó a la Unión Ferroviaria en la Administración pasada.

En términos generales, es eso.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Antes de ingresar a los temas que surgen de la intervención del testigo, quiero mencionar un par de datos que para nosotros son importantes porque, fruto de la indagatoria sobre las denuncias, hay algunos ex jefes de la anterior Administración que están, obviamente, siendo indagados por su actuación y tener más información de ellos es importante para nosotros.

El testigo habló de intentos de sumarios, denuncias falsas, compañeros despedidos, persecución sindical. Yo le mencioné dos nombres. Me gustaría saber si fruto de esa actuación está sindicada la presencia del ex gerente de SELF y ex gerente de AFE Fernando Valls y del ex presidente de AFE Wilfredo Rodríguez.

Gracias.

SEÑOR POUISO (Mariano).- Eran parte de las autoridades.

En el caso de Fernando Valls, fue secretario general de AFE y después pasó como gerente general de SELF porque era imposible mantener un relacionamiento con el sindicato, y se introdujo la figura del contador Cabrera, y si bien nosotros no tuvimos los resultados que pretendíamos, logramos recomponer un relacionamiento sindical un poco más laboral y con las autoridades, un poco más sólido y más razonable. Pero, sí, tanto con el presidente Wilfredo Rodríguez como con Fernando Valls tuvimos problemas.

En el caso del presidente Wilfredo Rodríguez, él realizó una denuncia penal contra los trabajadores. No, perdón, él no realizó una denuncia penal; realizó expresiones públicas de que esos trabajadores que estaban en SELF y que él quería despedir no los despedía por estar afiliados al sindicato, diciendo que supuestamente habían robado y acusó de hurto a los trabajadores. Fue una denuncia falsa, el sindicato le hizo una denuncia por difamación. La constancia de eso es que el motivo del despido, si hubiera sido por hurto, sería notoria mala conducta y esos trabajadores fueron despedidos con el fundamento de reestructura de la empresa.

Entonces, ¡imagínense! Si a un sindicato le echan a cuatro compañeros por estar afiliados, uno tiene un bebé recién nacido, dicen en la televisión que robaron cuando es mentira, imagínense. Eso lo dijo el presidente; que el presidente de AFE -porque acá se entreveran un poco las cosas-, por la legislación vigente, es el presidente de SELF. Eso es un error, una cosa que no se ha resuelto, donde la misma figura representa... Inclusive, llegó a ocurrir que SELF solicitaba una cosa y AFE se la negaba. O sea que se le negaban a sí mismos; eso es una locura, pero aún está vigente.

Y, bueno, el presidente de AFE también era el presidente de SELF. Entonces, cuando se despidió a estas personas, cuando se dijo que habían robado y era mentira, cuando se dejó a esas personas manchadas públicamente, fueron esas personas las que lo llevaron adelante. Inclusive, el día de los despidos de los trabajadores se contrató a una empresa de seguridad ligada a una empresa que hace seguridad deportiva porque tenían miedo de que pasara algo, y estuvieron esas personas presentes como amedrentando a esos compañeros y muchas cosas más.

Nosotros ahora tenemos un muro pintado en reconocimiento a Trencito Coghlan, que es un mártir ferroviario. Se contrató a una empresa para que tapara el muro, enfrente a SELF. Nosotros recuperamos el muro.

También salieron con cosas públicas hablando de que el sindicato no respetaba a los vecinos del barrio, porque se lo quiso camuflar como algo barrial. Medio Peñarol son trabajadores ferroviarios. Nosotros tenemos al barrio de nuestro lado y recuperamos ese muro. Y, bueno, fueron esas dos personas; eran los que estaban a cargo. De cierta manera, también hubo respaldo del Ministerio de Transporte; el ministro de Transporte respaldó esas actividades, porque se mantuvieron reuniones con él y con la vasta experiencia sindical que tuvo el ex ministro de Transporte Rossi no se logró encauzar la situación. Entonces, los trabajadores quedamos como en una trampa y en una posición de desigualdad, y nos defendimos, obviamente, sí, con fuerza. Eso lo reconocemos.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Ahora sí, yendo a los temas de fondo, vamos a arrancar por el tema inmuebles.

En este sentido, simplemente a manera de contexto para el testigo, quiero decirle que es fruto de la investigación todo lo vinculado con el tema inmuebles en virtud de un informe de la Auditoría Interna de la Nación donde se detectaron determinadas irregularidades.

La pregunta concreta que le vamos a hacer al testigo es fruto de la participación sindical, pero a su vez, porque la gran mayoría de los funcionarios de AFE están sindicalizados. ¿Qué información tiene el gremio, y en este caso el testigo en lo personal, vinculado con el manejo de los alquileres en sí de las propiedades de AFE en el período que estamos investigando, del 2014 hasta el 2020? Queremos saber qué información tiene, qué conocimiento tiene de cómo se procesa en sí todo lo vinculado con los alquileres, si tiene conocimiento de que en ese período también se rompió con la regla de oro de que el Directorio aprobara todas las situaciones que se presentaban en virtud de

los alquileres y que se le dio una potestad especial al gerente general de AFE de la época, que es la persona que citamos anteriormente, Fernando Valls.

En este primer capítulo esas son las valoraciones que queremos que haga desde su punto de vista.

Gracias.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Con respecto a este tema de los inmuebles, es una debilidad institucional de AFE histórica. La gestión de los inmuebles y la cesión de bienes del ente en todo su proceso histórico de desmantelamiento... Si uno viera todo lo que fue ocurriendo a lo largo de los directorios -si alguien se tomara el trabajo de leer todas las actas que están archivadas- va a encontrar un montón de cosas que seguramente suenen como irregulares. Es un modo de funcionamiento.

En particular, lo que nosotros como sindicato no vimos adecuado en ese período fue la cesión de algunos bienes o no hacer valer el importe de los alquileres con respecto a las empresas, a algunas empresas grandes que usufructuaban bienes de AFE. Por ejemplo, una de las denuncias que realizamos fue la de utilizar el estacionamiento de la playa de Carnelli como un depósito, como un silo vivo de Saman. Desde el punto de vista de los negocios, debido a la obra y a que se buscaba tener mayores ingresos para AFE, eso no lo entendíamos adecuado.

En cuanto a la gestión de los inmuebles yo no diría que es una cuestión solo de esta Administración; ha sido bastante discrecional. Realmente, los que pagan por el uso de los inmuebles han sido los funcionarios a quienes se les han alquilado viviendas, porque eso les viene descontado del sueldo. Después, la mayor parte de las personas o empresas se atrasaban en los pagos o no pagaban.

Y la concesión de bienes de AFE sin ninguna contraprestación ha sido un fenómeno histórico de desmantelamiento. Yo no diría en esta Administración; en la actual intentaron ordenar el tema de los inmuebles con grandes dificultades, producto de la falta de personal. Inclusive, hay bienes o inmuebles que tiene AFE que ni siquiera están empadronados; no tienen número de padrón, lo cual dificulta suscribir los contratos correspondientes.

En el tema de inmuebles también ha habido una serie de problemas que están en las actas del Directorio y se pueden consultar. En esta Administración, en la gestión de inmuebles hubo problemas inclusive entre los funcionarios que estaban a cargo de la gestión, como denuncias de acoso -incluso, el tema estuvo hasta en la prensa-, lo cual ha dificultado mucho el funcionamiento de esa oficina, en particular, en esta Administración. Entendemos que la Administración pasada tuvo las mismas dificultades que todas las administraciones, producto del desmantelamiento, producto de la falta de un sistema de gestión de los padrones y producto de que, en muchos casos, los contratos no se pueden suscribir porque tienen deuda con las intendencias y algunas intendencias no reconocen la exoneración de la contribución a AFE. En fin, enormes dificultades.

AFE tiene un montón de propiedades. Bueno, uno de los hechos más dramáticos -quiero ser breve- con el tema de los bienes de AFE fue la cesión de todo lo que tiene que ver con el Ferrocarril Central sin ninguna contraprestación para AFE. Se entregaron 250 kilómetros de vía férrea -lo que está en el contrato entre Uruguay y UPM- sin ninguna contraprestación para AFE. Y al día de hoy, la paraestatal tiene enormes dificultades para acceder a esa vía debido al estándar tecnológico que se le puso; creo que tiene que entrar con el sistema de ERTMS activo y puede estar en condiciones de entrar con el sistema degradado.

Entonces, ahí tenemos un montón de cesiones, concesiones, contratos, respecto de los que AFE no recibió absolutamente nada. AFE es considerada por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto como una empresa pública que debe generar beneficios a la hora de exigir el cumplimiento de las metas, pero después es tratada como un bien público a la hora de retirarle sus propiedades.

No recibió absolutamente un centésimo por todo eso. Y al día de hoy tenemos interrumpida la conexión al puerto de Montevideo, a los muelles de cargas generales. El único acceso al puerto de Montevideo es al muelle de UPM, que no es un muelle público.

Entonces, ¿qué contraprestación o qué nivel de subsidio o apoyo tiene AFE para que no exista un monopolio de un solo operador con respecto a la afectación de sus inmuebles y en la competencia comercial de la paraestatal? Realmente, ahí vemos que la política...

Inclusive -perdón-, está toda la situación, que se remonta a administraciones anteriores, de la vieja terminal de pasajeros, General Artigas. Pasaron décadas y la terminal sigue -a 50 metros del puerto de Montevideo- custodiada para que no se marginalice. Ahí habría entrado perfectamente la superficie que se le concedió a UPM, porque son más de 10 hectáreas en el centro de Montevideo. Es una locura que esté así. ¡Imaginen si habrá para investigar acerca de los bienes e inmuebles de AFE! Por ejemplo, ¿qué pasó con eso? ¿Qué contraprestación recibió AFE cuando se le sacó la Estación Central General Artigas y hoy funciona en un edificio que se llama Baalbek, donde en unos pisos están las oficinas de AFE y en los otros pisos viven personas? Han venido firmas extranjeras a reunirse con AFE por lo del Ferrocarril Central y cuando suben al ascensor sienten olor a guiso que está haciendo alguien o se sube una persona con un perro. Entonces, imaginen cuál es realmente la situación de los inmuebles de AFE, porque la empresa funciona en un edificio de apartamentos. ¿Cuándo ocurrió eso? Cuando se le retiró la Estación Central, ¿no? Funcionaban unas partes ahí y otras en Peñarol, y bueno, se vinieron para ahí.

Entiendo que puede haber detalles finos. En lo relativo al manejo de inmuebles en la Administración pasada, han ocurrido tantas cosas que muchas no las recordamos con precisión. Entendemos que puede haber errores, no sé si irregularidades porque esta es una palabra firme y como acá hay una versión taquigráfica me remito a eso, pero la situación de los inmuebles de AFE es histórica en cuanto a destrucción, abandono. Inclusive, para que lo tengan en cuenta, creo que recién se introdujeron en el balance de AFE esos bienes con un valor a finales de la administración pasada; ni siquiera estaban en el balance. O sea, como que no tenían valor. Y yo pregunto, por ejemplo, cuando se concedió la Terminal de Punta del Este para que fuera terminal de ómnibus, ¿qué dinero a cambio recibió AFE? ¿Qué beneficios recibió? ¡Ninguno! Y es así, así y así.

Por otra parte, como sindicato, no nos oponemos a que a las cosas abandonadas de AFE tengan un uso social. Eso queremos dejarlo claro, porque, si no, después se termina en un problema con la sociedad: lío, abandono, mugre y todos los problemas que hay.

Pero si es una empresa pública y se le retira un bien, ¿no hay ninguna indemnización? No hay nada, ni un peso. Nada.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Pasaría a otro tema.

No sé si quieren que siga o algún legislador quiere plantear algo sobre estos temas.

SEÑORA PRESIDENTA.- No sé si algún legislador quiere preguntar sobre estos temas, puntualmente.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Yo tengo varias preguntas, presidenta, de lo que se acaba de decir y de algunas otras cosas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Entonces, haga las preguntas de acuerdo con los temas que vamos viendo.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Primero que nada, damos la bienvenida al señor Pouso, de la Unión Ferroviaria.

En su exposición comenzó diciendo que había recibido una invitación personal. ¿De quién fue esa invitación personal?

SEÑOR POUZO (Mariano).- De la Comisión; llegó al correo de la Unión Ferroviaria.

Nos llamó por teléfono la Comisión y formalmente fuimos avisados personalmente, pero llegó a nuestro correo de la Unión Ferroviaria.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Nos sonó con ese sentido, que había recibido una invitación personal. O sea que, en realidad, lo que recibió fue una invitación especial por parte de la Comisión.

SEÑOR POUZO (Mariano).- Permítame hacer una precisión. A esta Comisión supuestamente vengo como testigo y es a título personal. Yo represento a la Unión Ferroviaria y, para venir acá y hablar de temas que tienen que ver mi sindicato, lo consulté en mi gremio. Pero formalmente la invitación fue personal. Eso fue lo que quise decir. Está el correo de la invitación de la Comisión donde figura mi nombre. Podía haber contestado, si la Unión lo hubiera definido, que viniera otro compañero. En fin; de la directiva en ese período hubo varios compañeros. En mi caso, estuve ocupando una posición importante, digamos en primera línea, de estos conflictos, lamentablemente.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Bien.

Quiero hacerle algunas consultas que están vinculadas con ese período 2014- 2020, pero que, obviamente, tiene repercusiones directas en lo que tiene que ver con estos últimos años. Es más, me parece que hasta la actualidad.

Indudablemente, acá lo que hubo fue una auditoría interna de la Nación. Nosotros estamos convencidos de que esa auditoría es de este período de gobierno, del año 2020 hasta el año 2023. Otros entienden otras cosas.

Primera consulta: ¿usted recuerda si en el período anterior se hacía el traslado de la piedra caliza en Paysandú, y si actualmente se está haciendo ese traslado? ¿Qué nos puede contar sobre la línea de Río Branco? Es decir, si funcionaba en el período anterior, si actualmente está funcionando, si se levantó o no se levantó un puente ahí. ¿Qué nos puede decir sobre la puesta en funcionamiento de la línea Tacuarembó- Rivera? ¿En qué condiciones está eso? Porque hemos visto en algunos ámbitos que debería estar corriendo esa línea bajo la supervisión del Directorio de AFE. Capaz que nos puede dar un pantallazo con relación a esos temas que también son de utilidad para saber qué fue lo que pasó en el período anterior y cómo repercute eso actualmente.

En principio, serían esas las preguntas que queremos hacer, señora presidenta, más allá de que nosotros también integramos la Comisión de Legislación del Trabajo y ahí recibimos un montón de planteos que están vinculados con los trabajadores, particularmente, de persecución sindical, lo que ha sido una cosa brutal en el transcurso de este período de gobierno. Pero ese es un comentario mío, no una pregunta.

Queremos dejar formalizadas esas consultas vinculadas con el período anterior porque tenemos la idea clara de que la línea de Río Branco se habría abandonado.

SEÑORA PRESIDENTA.- En realidad, eran...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Son preguntas generales, presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- ...respecto de los temas que veníamos tratando, pero ya que las formuló, le damos la oportunidad al invitado de contestarlas.

SEÑOR POUSO (Mario).- Con respecto a la piedra caliza, es cierto que se transportaba en la Administración pasada. Después, cesó el transporte.

Ahí, nosotros como sindicato planteamos algo -inclusive, realizamos una movida allá, por el litoral, en el marco de un paro de la Mesa de Entes- con respecto a la reapertura del transporte. Hubo una obra que realizó el Ministerio de Transporte en un puente que impidió durante un período de tiempo la circulación de donde está la cantera hasta la planta. Sí; está interrumpida; en este momento, podría retomarse el transporte, y está interrumpida.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Usted sabe cómo se transporta hoy, actualmente?

SEÑOR POUSO (Mario).- Se transporta, por lo que tenemos entendido, por camión. Nosotros en su momento eso también lo planteamos. Es cierto que a veces el ferrocarril puede competir contra el camión, y a veces desde el punto de vista económico empata contra el camión. Es muy relativo eso.

Como AFE tenía suscrito en esta Administración un acuerdo con Ancap para transportar diferentes cosas -un acuerdo que firmó en su momento el presidente Vaczy-, entendíamos que si bien el transporte de caliza podía ser que desde el punto de vista de la ecuación comercial empatara, el sindicato obviamente quiere que los ferroviarios estén arriba de los trenes trabajando.

Hubo esa dificultad del puente; hubo después una dificultad de un pequeño puente en una alcantarilla que también se barrió, que después fue reparado. Después, Ancap planteó dificultades con los desvíos internos, pero no todas cosas que no se pudieran superar, y hoy debería estar transportándose la caliza, aunque fuera para empatar. ¿Por qué? Porque a raíz de la obra del Ferrocarril Central se perdió el acceso hacia el puerto y eso afectó el transporte de combustible; eso afectó el transporte de arroz; eso afectó el transporte de madera a puerto. Entonces, todo aquello que pudiera significar fuente de trabajo para los trabajadores de la paraestatal, nosotros entendíamos que era importante. Eso con respecto al transporte de caliza.

En la línea de Río Branco, el principal objetivo de esa línea -no objetivo; el objetivo de la línea es amplio-, lo que principalmente se transportaba históricamente ahí era arroz a la terminal de Saman o a otras empresas arroceras que tenían descarga en Estación Carnelli. Y a raíz de la obra del Ferrocarril Central -nosotros no entendemos por qué- se comenzó la obra desconectando inmediatamente el puerto de Montevideo y la refinería de La Teja; eso no lo entendemos, porque hay obras que llegaron a realizarse tres años después de haberse levantado la conexión.

Entonces, ahí entendemos que primó como una decisión, que para nosotros fue política, de evitar que hubiera actividad ferroviaria sobre algo que tuviera que ver con el Ferrocarril Central. Fue un error. Fue un terrible error, porque si bien vos perdías el transporte a Durazno, sí tenías el transporte de combustible a Treinta y Tres. Los números de la paraestatal habrían sido otros; la actividad ferroviaria habría sido otra; el transporte de arroz podría haber llegado no sé si a puerto, porque se estaba

construyendo el viaducto, pero por lo menos podría haber llegado a la Estación Carnelli. Y se tomó esa decisión. Después...

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR POUSO (Mario).- Sí.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- La pregunta es en qué tiempo se ubican estas decisiones que usted está comentando.

SEÑOR POUSO (Mario).- Hay una parte de las decisiones que tienen que ver con el Ferrocarril Central que se tomaron en la Administración pasada, y en sí, como ocurre la pandemia, no está claro en qué momento, en definitiva, se decide al levantamiento de las vías de esa forma. Pero fue un error. Fue un error porque había una parte de la conectividad que se podía mantener. Puede haber sido un error o puede haber sido parte del acuerdo. El asunto es que la obra demoró como cuatro años en recuperar y hoy no hay conectividad a puerto.

Entonces, esa decisión de no tener la conectividad a puerto a los muelles públicos debe estar en algún lado, en los contratos o algo. Uno va y se para ahí, donde ingresa el Ferrocarril Central en el puerto -nosotros el otro día estuvimos por ahí con los compañeros del sindicato portuario-, y está el ingreso al muelle y se abren dos ramales, que tendrán 20 metros, y terminan ahí. Supuestamente, irán después a los muelles públicos, pero hoy no hay conectividad a puerto.

Después, en la línea de Río Branco, a la altura de Estación Sanz, en esta Administración se retiró un puente.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Es importante lo que usted estaba diciendo hace un momento.

¿Esa decisión fue antes o después de la pandemia? ¿Recuerda eso?

SEÑOR POUSO (Mario).- Yo no tengo con precisión, pero entiendo que lo del Ferrocarril Central se suscribió con la Administración pasada. Nosotros tenemos acceso a las partes del contrato que son públicas.

No entendemos por qué la premura de levantar esas vías, esos tramos. Fue un error que le costó al país millones de dólares en sobrecostos de transporte de combustible e impedir la bajada del arroz. Es cierto que el arroz, justo en este período histórico, tuvo un impacto muy importante en su precio. Nosotros entendemos que eso fue un error. Pensamos que está dentro de los errores de lo que tiene que ver con todo el proceso del Ferrocarril Central, que el único objetivo que tenía era la conectividad de la planta de UPM con su muelle, y se obvió todo lo otro, se despreció todo lo otro. Y en esta Administración tampoco hubo una reversión de ese tema.

Sabemos que, en su momento, algunos intentaron hacer algo, pero a la prueba está cómo les fue: no están más en la Presidencia del ente.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Cuándo se levantó la vía?

SEÑOR POUSO (Mariano).- La vía se levantó en la Administración pasada, entre noviembre y diciembre del último período. Lo primero que se hizo fue levantar la vía; se comenzó a levantar la vía. Eso lo tengo bien claro porque nosotros firmamos un acuerdo con la Administración pasada en el cual establecimos las condiciones de que los compañeros abandonaran los lugares en donde trabajaban, tanto en el trazado del Ferrocarril Central como en las estaciones de la zona metropolitana.

Cuando se suscribió ese convenio, los trabajadores se fueron; eso fue en noviembre del último año de la Administración. Ahí se comenzó a levantar las vías.

Después de que sacaste un tramo, ya está; no es necesario que la levantes toda, porque no puede pasar. Ese fue un terrible error; había mucho miedo a lo que pudiera hacer el sindicato, y se levantaron las vías para que la Unión Ferroviaria ya no tuviera nada que ver con el Ferrocarril Central. Pero, bueno, después demoraron casi cinco años porque el ritmo de avance de la obra fue extremadamente lento; extremadamente lento.

Con respecto a la línea Río Branco, se levantó un puente en Estación Sanz para ampliar la ruta que pasa por debajo del puente; ahora se me fue el número de la ruta. Ese puente lo levantó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y no han vuelto a colocarlo. Entonces, hoy tenemos cortada la conectividad con el resto de la línea Río Branco.

Aparte -eso lo planteamos públicamente, que no es menor-, Brasil ha comenzado el dragado del canal de Laguna de los Patos con la conexión atlántica. Hoy la mayor parte de las empresas arroceras son de capitales brasileños. Nosotros perdimos el atractivo de bajar el arroz al puerto de Montevideo. Ahora se abre el atractivo de sacarlo por otro lado, y eso significa menos trabajo para la población del país. Tenés un puerto que puede ser relevante. Todo eso hoy no está en la órbita de nadie; a nadie le importa.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Cuándo se levantó la vía de Río Branco?

SEÑOR POUSO (Mariano).- Eso fue en esta Administración; no recuerdo bien, pero hará dos o tres años. Es fácil saberlo porque eso figura en el Ministerio de Transporte en las obras que realizaron, pero sí fue en esta Administración; se levantó ese ramal. En esta Administración se tomaron dos decisiones que nosotros... Esa ese fácilmente subsanable, porque podría volverse a colocar; lo que habría que ampliar son los pilares que sostienen la vía.

El otro error -si bien la vía estaba abandonada hacía bastante tiempo- fue eliminar el puente ferroviario que había a la altura de Fray Bentos, para cruzar para al otro lado. Entonces, el único puente ferroviario que hoy atraviesa Río Negro es el que está en Paso de los Toros; había dos, si bien el ramal estaba clausurado. Desde el punto de vista estratégico ferroviario, eso lo consideramos un error.

En su momento, el país se planteó tener tres cruces en el Río Negro; una nunca se terminó, que fue la línea Melo, que sería fundamental.

Yo no quiero aburrir con temas ferroviarios estratégicos porque hay para hablar mucho rato, pero hoy está claro que la única cruzada que tenés paga peaje en el Ferrocarril Central, y vos tenías otra potencial cruzada para hacer jugar a la hora del resto de las cosas del contrato que se van a seguir discutiendo a lo largo de décadas, pero esa posibilidad está excluida.

Esa otra cruzada podría permitir bajar madera directo hacia la zona de Fray Bentos; hoy, para bajar madera tendrías que pasar por Paso de los Toros, una vez que se terminen todas las obras que están inconclusas. Ahí tenías una bajada directa, pero, bueno, todo eso que uno dice en dos minutos incluye proyectos, millones de dólares, en fin; pero, bueno, era la potencialidad. Los operadores privados hoy saben que la única cruzada del río es esa porque la del kilómetro 329, nunca más, y esta otra se eliminó; son decisiones estratégicas, pero a la hora del presupuesto, el Parlamento, en sus comisiones, tendría que analizar estas cosas con más detalle.

No sé si se me hizo otra pregunta con respecto a las líneas actuales. Contesté lo de la caliza y lo de Río Branco.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Tacuarembó-Rivera?

SEÑOR POUSO (Mariano).- Hoy tenemos un problema en la línea Tacuarembó-Rivera. En realidad, esa es la antigua línea Rivera, y va de Montevideo a Rivera. Desde la ciudad de Paso de los Toros hasta Rivera está interrumpido el transporte porque a raíz de una alcantarilla que estuvo subdimensionada para el escurrimiento de la cuenca, se barrió el material que sostenía la vía. Eso ocurrió hace prácticamente dos años y no hemos logrado, debido al grado de deterioro en el que está AFE, que se recompusiera. Pero entre Tacuarembó y Rivera sí hay conectividad, y está el servicio de pasajeros, que ahora se corrió para los días lunes, aunque el sindicato, conjuntamente con los vecinos de la zona, está reclamando que se establezca también el día miércoles.

Tacuarembó- Rivera está funcionando con un gran esfuerzo por parte de los trabajadores.

Se logró un acuerdo con AFE -se suscribió un convenio- en el que figuran unas contraprestaciones por funciones adicionales, ya que debido a que se fueron un montón de compañeros con el retiro incentivado hay que realizar tareas adicionales. Bueno, los trabajadores suscribimos un acuerdo del cual estamos satisfechos, pero estamos trabajando exigidos para poder sostener esa línea. Al igual que el resto de las redes mal llamadas secundarias, habría que mejorar la seguridad de los pasos a nivel, mejorar el mantenimiento, tener equipos de desmalezamiento y de aplicación de herbicidas operativos. En fin, se está esperando el pasaje al Ministerio de Transporte; supuestamente, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario va a ser la encargada de la coordinación de todo eso, con su músculo propio, por contratos, o como vaya a funcionar eso.

Hoy los trabajadores estamos esperando pasar a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario para ver cómo se van a organizar estas cosas, que es algo que está pendiente.

El día viernes tenemos una reunión con el director nacional de Transporte Ferroviario a raíz de este tema para ver en qué está el decreto reglamentario y cómo se va a hacer porque hay una operativa que hay que sostener. Y el músculo que hay hoy son los trabajadores que había en AFE y que se llevarán para el Ministerio. Y ese músculo, AFE no tiene los fondos, y el Ministerio, que tiene los fondos, no tiene el músculo mínimo como para sostener esas actividades. Es algo que está pendiente; es urgente poder definir esta situación, porque si no se produce el pasaje, para sostener la operativa que hay hoy que desde el punto de vista económico es relevante, se necesita que esas decisiones se concreten.

Es un tema bastante amplio y complejo.

Quiero dejar constancia de que los trabajadores quieren pasar a la DNTF (Dirección Nacional de Transporte Ferroviario) para que se defina su situación, pero el sindicato no está de acuerdo con que se lleven a los trabajadores de AFE.

A nosotros nos gustaría que AFE se reactivara, pero, bueno, la realidad marca otra cosa.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Quiero hacer dos consultas más generales.

SEÑORA PRESIDENTA.- Antes de continuar, recordamos nuevamente a los señores legisladores que las preguntas deben ceñirse estrictamente al período investigado. De otra forma, seguimos perdiendo el tiempo y le estamos haciendo perder el tiempo al invitado.

Esta es la única vez que lo voy a reiterar apelando a la comprensión y a la colaboración de los señores legisladores.

Con esta salvedad, tiene la palabra el señor diputado Carballo.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Esto es como una especie de centro al invitado, porque todo tiene que ver con todo. Esto lo digo en el marco de lo que acaba de planear la presidenta.

La pregunta es: ¿recuerda cuándo se puso en funcionamiento la línea Tacuarembó-Rivera y con qué frecuencia?

Obviamente, también le tengo que preguntar qué frecuencia tiene actualmente. Me queda claro que funciona únicamente los lunes, pero capaz que nos puede contar cuál era la frecuencia que tenía en el período pasado y cuándo se puso en funcionamiento.

La otra pregunta está vinculada con la cantidad de funcionarios que tenía AFE en el período pasado -como pide la presidenta-, y cuál es la realidad en este período. Si lo puede hacer, digamos.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Sí, lo podemos hacer.

Con respecto a los funcionarios -para empezar por eso-, ahora hay muchos menos. Si pasaran ahora todos los que tienen que pasar al Ministerio, quedarían en AFE setenta funcionarios, pero hasta el momento somos un poco más de doscientos.

En la Administración pasada -digamos que en la serie de gobiernos del Frente Amplio-, cuando asumió el Frente Amplio había cerca de mil doscientos trabajadores y cuando finalizó el último gobierno del Frente Amplio quedaron cuatrocientos. Entonces, fue un proceso -digamos que fue una especie de política de Estado porque pasaron diferentes administraciones- de disminución del número de funcionarios. Hoy podríamos agregar a los funcionarios que están en la paraestatal, que están bajo derecho privado, y serían unos sesenta funcionarios.

Aclaro que ocurrieron retiros incentivados en la Administración pasada y en la actual. Por eso, insisto que ir achicando AFE es una política de Estado.

Por otra parte, en la paraestatal, tanto en esta Administración como en la pasada, por distintos motivos -en la pasada por un caso de persecución sindical, y en esta, por la disminución de la operativa- también hubo despidos de trabajadores. Entonces, entiendo que a la hora de una comisión parlamentaria -me permito esta valoración personal-, obviamente, hay un debate, un esgrima entre los diferentes partidos políticos, pero con respecto a lo que se ha ido achicando de AFE, todos los partidos políticos, desde el primer gobierno democrático posdictadura hasta ahora, han estado disminuyendo la cantidad de trabajadores. Eso ha sido lo que ha hecho que nuestro sindicato sea un sindicato que pelea, que está siempre en conflicto, siempre con problemas.

Después, con respecto a las frecuencias en la línea Tacuarembó- Rivera, a raíz de la obra del ferrocarril central, se suspenden todas las frecuencias en la zona metropolitana que incluían un montón de frecuencias que venían de 25 de Agosto o de Canelones y salían de Progreso al Centro de Montevideo y, por otro lado, las frecuencias que venían desde Sudriers, Empalme Olmos, y después Pando, hacia el Centro de Montevideo. Todo eso cesa cuando se levantan esas vías que comenté; en la

Administración pasada se resuelve abrir frecuencia de trenes entre Tacuarembó y Rivera. Esas frecuencias eran diarias hasta que finalizó la Administración pasada, pero en esta Administración -a raíz de la pandemia, con esa excusa en una primera etapa se redujeron las frecuencias- al día de hoy solamente hay dos frecuencias, o sea, los días lunes y los viernes, y antes había todos los días. Esa es un poco la situación. Ahora, se está pidiendo reinstalar la frecuencia de los días miércoles.

Aclaro que producto de los retiros incentivados nos quedamos sin mecánicos al norte de Río Negro. Entonces, los únicos mecánicos están al sur y tienen que viajar al norte. Eso les limita -digamos- la hora efectiva de trabajo que tienen porque el tiempo de ida y de vuelta es tiempo trabajado, así que se reduce un poco la jornada. Los mecánicos que están hoy en AFE están en régimen de lunes a viernes y, prácticamente, que perdemos los lunes, dos días de laburo efectivo sobre los coches. Entonces, está esa dificultad.

Hemos hablado con los vecinos y están de nuestra parte porque precisan el servicio. Nosotros estamos insistiendo mucho para que vuelva la frecuencia de los miércoles. Obviamente, queremos que esté todos los días, pero para asegurar todos los días tenemos que asegurar también los repuestos, un soporte mayor, un refuerzo especial a esos coches motores que están. Tenemos un coche motor en el litoral que no lo podemos traer para brindar servicios porque tenemos cortado en Achar. Ese coche podría estar ayudando también, porque el problema con estos coches es que son viejos.

Bueno, no me quiero extender mucho porque entiendo que me voy un poco del tema, pero como queda en actas, aprovechamos para decir todo lo que entendemos pertinente.

Ese coche está para traer y también tenemos uno en Sudriers que no se está usando; están operativos y podrían estar ayudando ahí porque para ir todos los días de vuelta hay que fortalecer un poquito ahí para no fallarles a los vecinos porque no es lo mismo quedarse en un coche motor en Manga que quedarse entre Paso del Cerro y Tranqueras o adentro del túnel de Valle Edén. Ahí el servicio cuenta con una característica de un tramo que es rural, rural, rural, y tenés que tener la posibilidad de trasladar efectivamente a la gente. O sea, no te podés quedar en el camino porque quedás muy aislado, muy tirado.

Esa es un poco la situación. Creo que fui claro.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Ya que se empezó a tocar el tema de infraestructura -limitándonos y, obviamente, cumpliendo con la solicitud de la presidenta-, antes de avanzar en el Focem II, me gustaría que nos dé su valoración sobre el Focem I. Nosotros tenemos conocimiento de que allí hubo errores garrafales, a tal punto que se tuvo que reconstruir nuevamente la vía. Quisiera que nos explique todo ese proceso.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Qué fecha tiene Focem I?

SEÑOR POUSO (Mariano).- Focem I está dentro de las administraciones del Frente Amplio; no lo recuerdo con exactitud, pero es fácilmente constatable.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- El problema que tenemos ahí es que no es del año 2005, es decir, estamos hablando del año 2014 hasta el año 2020; no tengo problema si queremos incorporar algunos años más.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Nosotros fuimos muy tolerantes, en virtud de que permanentemente se está trayendo el tema al período actual, y

nuevamente quien me antecedió en el uso de la palabra está ejerciendo una suerte de tomarle el pelo a la presidencia -vamos a ser bien claros- ; lo ha hecho en todas las sesiones.

Entonces, si introdujo determinados temas en la actualidad, nosotros también tenemos derecho a hablar del Focem I que, evidentemente, es previo a otro error garrafal del Frente Amplio, que es el Focem II. Si a partir de este momento no se hablan más temas del actual período de gobierno, nosotros nos comprometemos a no tocar ningún tema más allá de 2014, pero eso sí: un ápice que se desvíe, yo voy a interrumpir porque no se puede tolerar más, ya que es una falta de respeto hacia usted, pero también hacia toda la Comisión.

Simplemente, eso.

SEÑORA PRESIDENTA.- Me parece bien en el sentido práctico si nos ceñimos a eso.

Ahora, me voy a referir al estricto rigor con el que el diputado Carballo presenta la pregunta fuera del período investigado y me gustaría que el mismo rigor lo aplicara a las preguntas que él formula. En realidad, sería un ahorro de tiempo muy importante para los que son convocados y, sobre todo, para todos los señores representantes, no ya solo para la presidenta porque no quiero personalizar en mí; creo que todos nos merecemos el mismo respeto.

Por lo tanto, las preguntas que excedan el período investigado no van a ser tenidas en cuenta y no van a ser contempladas en la versión taquigráfica.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Estoy preguntando de cuándo es Focem I.

SEÑORA PRESIDENTA.- Y yo no le sé decir; la verdad que no le sé decir.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Bueno, yo sí sé, por eso le estoy preguntando.

SEÑORA PRESIDENTA.- A ver de cuándo es, diputado Carballo.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Entonces, no es objeto de la investigación el Focem I; lo que sí es objeto y lo que sí está planteando dentro de las denuncias, supuestas -digamos- irregularidades, es el Focem II.

SEÑORA PRESIDENTA.- Permítame una interrupción.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Entonces, si es de Focem II, es de Focem II; si quieren hablar de Focem I, no tengo ningún inconveniente: hablamos de Focem I.

SEÑORA PRESIDENTA.- La que tiene inconveniente soy yo.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Entonces, si usted tiene inconveniente, estoy de acuerdo con usted, presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Ni Focem I ni nada que refiera al 2020 en adelante; nada.

(Interrupción del señor representante Felipe Carballo Da Costa)

—Permítame seguir en el uso de la palabra, señor diputado. Eso va a quedar para el informe que usted entienda pertinente realizar, pero no puedo estar en todas las sesiones, una y otra vez, explicando algo que es de Perogrullo, que cansa, la verdad es que desmotiva y conduce a cuestiones que no tenemos competencia para resolver. Así que le agradezco el rigor en cuanto a Focem I y Focem II, y le sugiero y le imploro que el

mismo rigor lo aplique para su persona a la hora de formular las preguntas. No van a ser tenidas en cuenta y, por lo tanto, no va a quedar constancia en la versión taquigráfica de lo que, de ahora en más, exceda ese período.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Usted decide eso?

SEÑORA PRESIDENTA.- Es que...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Lo que le estoy diciendo es lo siguiente; a ver si usted puede llegar a entender lo que le quiero decir.

Estoy preguntando: ¿el Focem I de qué fecha es? Ya que Lereté hace esa consulta, le pregunto al invitado si él tiene conocimiento, si sabe de qué fecha es el Focem I; punto, y nada más.

SEÑORA PRESIDENTA.- Yo creo que tengo bastante paciencia y que...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Y yo...

SEÑORA PRESIDENTA.- Permítame un segundo.

Y que la discusión no debe centrarse entre un diputado y el presidente o entre dos diputados. Las normas las conocemos todos. Lo único que yo pretendo, acá, es que se cumplan.

A efectos de dejar esta discusión de lado, daré la palabra al diputado Sodano, que me la está pidiendo; no sé si es por una cuestión de orden.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Es por una cuestión de orden.

Estamos pasando de inmuebles a Focem. Me parece que estaría bueno terminar el capítulo inmuebles para después continuar con los otros puntos, en orden.

Hoy tenemos un testigo y debemos respetar un orden. De lo contrario, quedamos fuera de tema, hacemos un popurrí y generamos una discusión totalmente fuera de criterio.

SEÑORA PRESIDENTA.- Esa era la línea. El diputado Carballo pidió la palabra para realizar preguntas en general, según él mismo catalogó, y fue por otro lado. Pero estábamos en el capítulo de inmuebles.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Creo, y reitero, que tenemos el deber de ajustarnos a la resolución de la Cámara que nos encomendó la investigación del período que va desde el 2014 hasta febrero del 2020. No pueden admitirse preguntas con relación a períodos anteriores ni posteriores. La forma de hacer cumplir la resolución de la Cámara es no admitir preguntas que se refieran a etapas anteriores o posteriores al período marcado e instruir al testigo para que se limite a contestar con relación a ese período.

Si este criterio -a mi juicio, reglamentario-, que patrocina la Mesa -lo acabamos de escuchar-, no es respetado, la Mesa tendrá que cortar el uso de la palabra a quien se esté apartando de la norma reglamentaria. Si la actuación de la Mesa es cuestionada, se pondrá a votación la actuación. Es la forma de encauzar esto. No puede quedar librado a lo que cada uno de nosotros quiera hacer, sin sujeción a norma alguna. Eso es el desorden, el caos y el incumplimiento de la resolución de la Cámara. Tenemos que ajustarnos a la resolución de la Cámara y sesionar de acuerdo con eso. No veo otra salida.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- A usted, diputado.

Le pedimos las disculpas del caso al invitado. Con todo gusto, ofrecemos al diputado Carballo la posibilidad de que ponga a consideración la actuación de la Mesa, si ese es su criterio.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- A ver, cada una de las preguntas que hacemos están relacionadas; son parte del objeto que tiene esta Comisión.

En todo caso, definiremos el momento...

SEÑORA PRESIDENTA.- No.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Como, a veces, no están todos los integrantes, quizás, sea un planteo que hagamos a primera hora, en la próxima reunión.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿A qué se refiere, puntualmente, con respecto al planteo?

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- A lo que usted dejó planteado.

Nosotros no estamos cuestionando a la Mesa; si esa es la pregunta...

SEÑORA PRESIDENTA.- Sí, precisamente.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Lo que decimos es que cada una de las consultas que estamos haciendo están vinculadas, directamente, con el objeto de la investigación de esta Comisión.

Cuando comenzamos a funcionar -si quiere, podemos revisar la versión taquigráfica-, quien propuso que estuviese hoy el señor Pouso arrancó diciendo que iba a hacer preguntas generales y que después iba a ir a las puntuales.

SEÑORA PRESIDENTA.- Mientras estén dentro del período...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Nosotros dijimos que íbamos a hacer algunas consultas generales; fueron las preguntas que hicimos. Están todas directamente...

Mire, presidenta, lo tengo acá. La piedra caliza: ¿cuándo comenzó a desarrollarse el trabajo y cuándo se suspendió? Esto está directamente relacionado con el período pasado...

SEÑORA PRESIDENTA.- Ya lo contestó el invitado...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Sí, por eso...

SEÑORA PRESIDENTA.- Diputado...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Escúcheme una cosa, presidenta.

Quiero que queden claras cuáles son las preguntas que nosotros hicimos.

La línea de Río Branco: ¿cuándo comenzó a funcionar y cuándo se suspendió?

La línea de Tacuarembó: ¿cuál era la frecuencia que tenía en el período anterior?

Todas las preguntas que hacemos están vinculadas con el período anterior.

SEÑORA PRESIDENTA.- A ver...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- A su vez, tenemos algunas otras preguntas. Por ejemplo, la cantidad de funcionarios.

Lo que estamos preguntando está todo relacionado con el período anterior. Nosotros no estamos fuera de tema.

En todo caso, si usted entiende que estamos fuera de tema, tiene que marcar y decir -como planteó el diputado Pasquet hace un momento- : "Lo que nos pide la Cámara es tal cosa", y punto.

El invitado quedará...

SEÑORA PRESIDENTA.- Usted es consciente de que lo he hecho varias veces. Le diría que, en todas las sesiones, varias veces.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Porque...

SEÑORA PRESIDENTA.- No se trata de una discusión entre nosotros; le pido por favor.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Yo no quiero discutir con usted, presidenta. Simplemente, estoy dando mi punto de vista con relación al tema.

SEÑORA PRESIDENTA.- Bueno.

Usted no fue observado cuando formuló las preguntas de la piedra caliza, de Río Branco ni de Tacuarembó- Rivera, sin perjuicio de que será criterio suyo relacionarlo con los aspectos que surgen de la auditoría. No fue observado por ninguno de los legisladores ni por la Mesa. Fue usted el que ahora observó al legislador que preguntó por Focem I...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¡La fecha!

SEÑORA PRESIDENTA.- Comparto...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¡La fecha! Nada más que la fecha.

SEÑORA PRESIDENTA.- Comparto su criterio. Reitero, para que quede claro: lo invito a seguir el mismo criterio que usted exige a los demás legisladores. Si usted va a formular preguntas que excedan los puntos observados en la auditoría y el período investigado, tendrá que fundamentar, brevemente, por qué las realiza, porque la concatenación que pretende hacer solo usted la interpreta.

Le sugiero que sea concreto -como le ha pedido otras veces esta Mesa- y que tenga un fundamento lógico y conciso para la formulación de las preguntas.

Acá nadie está para coartar la libertad de nadie. Por el contrario: estamos para hacer un trabajo eficiente, dentro del plazo establecido por la Cámara, que nos ha mandatado investigar un período. Repito: el período es 2014- 2020.

Ahora, si me permite, le daré la palabra al diputado Sodano.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Yo quiero hacer una pregunta.

SEÑORA PRESIDENTA.- A ver, diputado Carballo...

Estaba en uso de la palabra el diputado Lereté,...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- La fecha del Focem I.

SEÑORA PRESIDENTA.- ...usted volvió a interrumpir...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Le pregunto al señor Pouso si nos puede ilustrar sobre la fecha del Focem I. Nada más que eso.

SEÑORA PRESIDENTA.- Perfecto.

Pedimos un segundito, antes de responder.

Le preguntamos al diputado Lereté si quiere continuar en el uso de la palabra, antes de dársela al diputado Sodano.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Sí, le agradezco, presidenta, porque tengo tres preguntas del período que estamos investigando.

Quiero dejar una salvedad. Cuando se pregunta en presente sobre la línea Río Branco, cuando se pregunta en presente sobre el servicio de pasajeros de la línea del norte y todo se pregunta en presente, obviamente, se está haciendo referencia a la actualidad. A eso me refería cuando dije que a usted le toman el pelo. Realmente, me molesta y quiero dejar constancia, nuevamente, en la versión taquigráfica.

Voy a pasar a los temas.

Focem II. Me gustaría que el señor Pouso nos dé, desde la perspectiva del gremio, una valoración sobre la reconstrucción de vía en el litoral, que hoy no tiene conectividad con el resto de los ramales, cuyos trabajos se habían iniciado en el período anterior y se ha evaluado que hubo un error de cálculo que podría llegar a US\$ 100 millones.

Vamos a comenzar por esto.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Terminó, señor diputado?

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Tengo dos más, pero prefiero que responda esa primero.

SEÑORA PRESIDENTA.- No.

El diputado Sodano me está pidiendo...

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Entonces, le hago las otras dos preguntas.

Las otras preguntas son sobre fines de 2015 y refieren a recursos humanos. ¿El invitado tiene conocimiento de la resolución, por mayoría, del Directorio, por la que se dejó a casi ochenta maquinistas en calidad de excedentarios y que hubo una gravísima irregularidad en ese momento, en virtud de una adulteración del acta porque se había admitido que se habían equivocado al momento de tomar la decisión y eso generó, *a posteriori*, una indagatoria?

Por último, si en todo lo vinculado con el período anterior del Frente Amplio con el Ferrocarril Central, con pasajeros, si en algún momento le presentaron un plan de contingencia para lo que Pouso en su momento había dicho.

Gracias, presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Diputado Sodano, ¿tiene relación con este tema lo que usted va a preguntar?

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Señora presidenta: lo que voy a consultar es sobre inmuebles.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Tengo preguntas sobre Focem II.

SEÑORA PRESIDENTA.- Ya le doy la palabra.

Tiene la palabra el diputado Sodano.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Muchas gracias, señora presidenta, así terminamos un tema y arrancamos con el otro.

Yo le quiero hacer un par de consultas puntuales que son las que han quedado sin responder porque tenemos al equipo trabajando acá. Llegamos tarde, pero venimos siguiendo el hilo desde adentro, así que le voy a hacer un par de consultas puntuales al invitado.

Una de las preguntas que tengo es si tiene idea del acuerdo o contrato celebrado con la Fundación Ricaldoni, en qué consistía. ¿Qué costo acarreo para el ente? ¿Qué resultados obtuvo el organismo? Quiero saber si tiene conocimiento de ello. También deseo saber si se realizó alguna gestión, ya sea judicial como extrajudicial, para el cobro de las deudas existentes.

En el período investigado también existió una resolución del Directorio que otorgaba al gerente general la potestad de firmar contratos de arrendamiento de hasta \$ 10.000 en la época del año 2016. ¿Sabe usted si existió rendición de cuentas del gerente general de los contratos celebrados? ¿Quién determinaba el precio del arrendamiento del inmueble inferior, igual o superior a los \$ 10.000? ¿Quién era el responsable de eso?

Respecto a la seguridad de los inmuebles propiedad de AFE, a su juicio, ¿existieron irregularidades? ¿En qué consistieron?

Teniendo en cuenta que no existía certeza de la cantidad de inmuebles del organismo, ¿se justificaba el gasto de vigilancia en el período? ¿Se controlaba el efectivo cumplimiento? ¿Quién controlaba eso? ¿Cómo fue la evolución del gasto de vigilancia en los últimos veinte años? Sabiendo que el servicio de vigilancia fue tercerizado, ¿por qué solamente una empresa ganó las últimas tres licitaciones? ¿Tenemos conocimiento? Esto desde el año 2013 al 2020, ganando un total de catorce millones y medio de dólares.

Esas son las consultas que quería hacer al invitado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Solicitamos al señor Pouso que comience por las últimas formuladas respecto a inmuebles, así cerramos ese capítulo, por favor.

SEÑOR POU SO (Mariano).- Eso de la Fundación Ricaldoni yo no lo tengo presente; no sé de qué se trata. No tengo claro de qué es ese tema. Capaz que si nos dicen el inmueble o algo, podríamos tener alguna noción.

Después, con respecto a que el gerente general tenía esa discrecionalidad para esos contratos, bueno, fue discrecional y se deben haber suscrito varios contratos. La información al respecto consta en las actas del Directorio a partir del momento que cada contrato tiene que tener una contraparte del Directorio o ser informado al respecto. Ahí está el trabajo, que es engorroso. Las actas están digitalizadas y se pueden revisar.

Con respecto al tema de la seguridad, es todo un tema. Tanto la seguridad como el suministro de baños químicos o un montón de... El alquiler de cabinas para los funcionarios que estaban en el servicio de banderas fue una distribución de -digámosle- dinero público bastante importante, producto de las políticas de tercerizaciones y desmantelamiento de la capacidad propia. A ver, hay contenedores alquilados a distintas firmas, contenedores que te brindan la posibilidad de lo que marca la legislación vigente de tener un baño y un lugar donde cambiarte y se tuvieron que alquilar, pero también es cierto que no se tomó la decisión presupuestal de si voy a tener una persona en ese lugar, bueno, por lo menos, construir o reparar o mantener el bien. Nosotros eso lo

criticamos. No es una situación solamente de AFE la política de tercerizaciones y, bueno, tiene un costo elevadísimo para la Administración pública. Debería ser revisada esa política a nivel nacional, ¿no? Porque la empresa que brinda el servicio le cobra al ente autónomo que lo contrata o al ministerio que lo contrata un sueldo entero que queda para la empresa y el otro que va para la persona. Entonces, lo que está erogando el Estado -hay estudios de eso- es casi el doble de lo que debería gastar, incluyendo los aportes patronales. Entonces, entra en ese contexto.

Después, si siempre ganaban las mismas firmas las licitaciones, tengo entendido que hubo como una especie de monopolio de las firmas. Tendrán que investigarlo acá en la Comisión; esos datos son objetivos y revisar el proceso licitatorio si se ajusta a la norma. Pero se gastó un montón de plata en eso. Nosotros habíamos hecho un cálculo. Habíamos tomado un baño químico, pero que estuvo muchos años. Inclusive, al día de hoy, hay contenedores que hace años que están arrendados que con lo que se gastó en eso se podría haber hecho una casa. Pero digamos que es la política general que se ha decidido a nivel de las empresas públicas: la tercerización como si fuera una gran cosa y se termina prestando a todas estas situaciones, y se gastó muchísimo dinero. No tengo la cifra exacta, pero eso se puede reconstruir todo. Mucha plata se gastó en eso, y a la prueba está. Mañana se llevan ese contenedor y ahí no quedó nada y no hay una capacidad instalada de nada, teniendo innumerables inmuebles AFE. Ya le digo, esos contratos, la discrecionalidad del gerente, y, bueno, puede haber entregado muchos bienes en esos contratos, pero habrá que indagar en las actas del Directorio, ¿no?

Nosotros nos preocupábamos, como sindicato, cuando querían sacar a algún compañero nuestro que estaba viviendo en un lugar y con el alquiler al día para dárselo a otra persona que tuviera algún relacionamiento. Por suerte, debido a la fortaleza del sindicato, lo logramos evitar en muchas circunstancias, pero digamos que este manejo discrecional de los bienes de AFE es histórico. ¡Es histórico!

No puedo precisar mucho más.

Eso de Ricaldoni no sé de qué se trata. Capaz que es algún bien en particular. Si mencionaran qué bien es, si fuera un bien grande, podría tener alguna idea.

SEÑORA PRESIDENTA.- No sé si recuerda las preguntas formuladas por el diputado Lereté...

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- No sé si vamos a continuar con el capítulo de inmuebles.

SEÑORA PRESIDENTA.- La idea es ir por bloque.

Tiene la palabra el diputado Aita.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Simplemente, para constatar algunas situaciones en virtud de las respuestas del invitado.

Primero, agradecerle la comparecencia en la Comisión y salvar algunas dificultades que se presentaron, que son propias de estas situaciones, y hacerle un par de consultas concretas.

Usted dice desconocer lo que es la Fundación Ricaldoni, ¿verdad? En realidad, es una fundación con la cual se realizó un convenio en la Administración anterior a los efectos de poder iniciar un relevamiento de los inmuebles o estado de situación, etcétera. Ese trabajo no fue completo. La consulta concreta es, en primer lugar, si usted está al tanto efectivamente de lo realizado por la Administración anterior respecto a la situación de los inmuebles en general. Eso lo quería saber. Le consulto si usted, sinceramente, en

función de su desconocimiento de la Fundación Ricaldoni, está en conocimiento de lo realizado respecto a los inmuebles de la institución por la Administración anterior.

Esa es una consulta.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Con respecto a toda esta política de las consultorías internas o del apoyo externo para las funciones que deberían ser propias, ocurrieron varios eventos similares. La posición del sindicato ha sido siempre contraria. No hay como los funcionarios que trabajaban en la Administración, que trabajaron cuarenta años -ahora van quedando pocos-, para la ubicación de los inmuebles, su categorización y hasta poder encontrar padrones que inclusive hoy nadie va a poder encontrar.

Si ese relevamiento se realizó de esa forma, obviamente que estaba condenado al fracaso desde el comienzo, porque es realmente complejo el panorama de los inmuebles, de los padrones. De eso sí nosotros conocemos, porque nos desempeñamos en el ente y hemos recorrido el país con el sindicato, y realmente hay padrones y predios por todos lados. Y si no sabés, inclusive se ha alambrado y se ha construido sobre padrones en los que vos vas al lugar y decís: "Acá no hay nada", y el veterano que trabajó ahí cuarenta años te dice: "No; mirá que este potrero pertenece a la estación y se lo agarraron de vivos". Así que es un poco por ahí. Forma parte de una política que no es exclusiva de AFE, sino que es general, en vez de apostar a las capacidades propias de la empresa pública y de asociarse con otra empresa -en este caso del geoposicionamiento de los padrones o los sistemas de información geográfica con respecto a los padrones, se podría haber avanzado muchísimo si se hubiera optado por una asociación, por ejemplo, con Antel o, inclusive, con el Instituto Geográfico Militar, que es el que hace la cartografía nacional; en fin, se podría haber avanzado mucho- se optó por otros caminos.

Hubo otras consultorías que tuvieron buen resultado. En el caso de la gestión de la AUV, que tiene que ver con la Autorización de Uso de Vía, también se optó por ese camino, es decir, no construir tecnología nacional, pero no es propio solo de AFE, sino que fue una línea que se mantuvo durante las distintas administraciones en cuanto a achicar la empresa pública y las capacidades propias, y después se malgastan los fondos pretendiendo ahorrar y queda todo en la nada y es difícil encontrar la información. ¡Yo qué sé!

No quiero que me rezonguen a mí también por salirme de tema. Aprovecho porque queda en la versión taquigráfica y nuestro punto de vista es ese. Hay capacidades que son propias.

A la hora del posicionamiento, se podría haber desarrollado una política de construir un sistema de información geográfica de AFE que incluyera la ubicación y delimitación de sus padrones, e ir sentando las bases para un sistema de posicionamiento geográfico, a efectos de la autorización y uso de vías. Las opciones que se tomaron fueron todas contrataciones externas, que constituye un error. Hoy el AUV no funciona. Podríamos hacer una apuesta de que hoy es muy difícil que alguien pueda encontrar algunos padrones de AFE porque no están empadronados y la gente que vivía ahí sabe hasta dónde llegaba -en una estación que está cerrada cuarenta años- el potrero donde se cargaba el ganado en los vagones. Entonces, es muy difícil de esa forma.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Podría coincidir con usted en muchísimas cosas, pero esa es harina de otro costal.

Dado que esta es una invitación personal realizada por la Comisión -más allá de su consulta; me parece muy correspondiente su consulta al gremio-, mi pregunta concreta -voy a tratar de formularla de la mejor manera- es sobre su conocimiento personal

respecto a lo hecho por la Administración anterior en el tratamiento de la situación de los inmuebles en general. Esa era mi pregunta; quizás no la formulé de la mejor manera.

SEÑOR POUZO (Mariano).- Desde el punto de vista funcional, soy un funcionario del sector de tráfico, que es la parte obrera operativa; trabajo en las estaciones; mis conocimientos generales de lo actuado con respecto a los inmuebles tienen que ver con mi actividad sindical.

Mi valoración personal con respecto a lo actuado en función de los inmuebles es que no se tuvo el celo suficiente con los bienes públicos y no se sacó el suficiente provecho a esos bienes. Es una continuidad de un proceso histórico del desmantelamiento de AFE. No se revirtió. El hilado fino es público porque están todos los contratos que se suscribieron. Lo que lleva un laburo bárbaro es encontrarlos. Hay que ir a buscarlos, leerlos y documentarlos. No hubo un cambio favorable en el manejo de los inmuebles. Hubo intentos, como han intentado todas las administraciones; hubo cesiones, como han hecho todas las administraciones, y el resultado objetivo puntual es que hay que agarrar todo lo que se entregó y estudiar contrato por contrato. Es un montón de laburo. Obviamente, nosotros, como sindicato, no lo vamos a hacer, pero está ahí para laburarlo e investigarlo.

También se han subido los alquileres a los funcionarios. No se optó por opciones que han tenido otras administraciones, que fue la venta a los que están alquilando, es decir, opciones de alquiler con venta, que es algo con lo que ya te sacás el problema de arriba y esa persona va a pagar, sobre todo, si está trabajando en la institución, pero, bueno, no sé.

Desde el punto de vista técnico, como funcionario, no soy el más calificado para hablar de inmuebles -si eso es lo que usted quería escuchar-, y desde el punto de vista sindical, tengo la visión de que el manejo de los inmuebles fue no revertir el desmantelamiento y cesión de algunos bienes que, inclusive, podrían haber tenido utilidad. Hay un caso que es icónico porque es terrible lo que pasó cuando empezó la obra del Ferrocarril Central con el galpón que se llama El Arriero, que está en la playa Edison, en el barrio Peñarol. Era un galpón completo, que estaba perfecto, todo el techo era de chapa y la estructura era toda de chapa. Era un galpón perfectamente aprovechable. Sin embargo, cuando inició la obra, nadie se preocupó del galpón; se lo llevaron entero hasta el último tornillo. El galpón fue saqueado y no para el bien público; para el bien del que tuvo la fuerza de ir a hacer eso. ¿El bien público cuál sería? Haber desarmado ese galpón y haberlo puesto en alguna institución que brindara esos materiales para cuando hubiera una inundación, o a un barrio carenciado. No; fue la ley del más fuerte con ese galpón y con todo lo que era el triángulo Sayago. Había instalaciones completas; las casillas de señales fueron incendiadas, saqueadas y desmanteladas. En ese sentido, es lo que decía al comienzo del objetivo del Ferrocarril Central. Fue como que vino Gengis Kan y arrasó con todo.

Hay cosas que nosotros, que ganamos poco en AFE, como cuatro chapas y un puntal de madera dura, vemos que tienen un valor para alguien que se quiere hacer un rancho, pero no valía nada. De pronto, comparado con la obra del Ferrocarril Central, que tiene un valor de US\$ 3.000 millones, veinte chapas y diez tirantes de madera dura -que van a durar un lote de años, para el que sabe algo- no es nada, y no hubo celo ninguno por parte de las autoridades anteriores, y si hubo algo que se desmanteló por parte de estas autoridades, seguía la misma línea: es el Ferrocarril Central, hay que hacerlo, y si arrasamos con todo, arrasamos con todo.

Es un poco por ahí; no sé. No me quiero extender. Disculpen. Los sindicalistas somos de tiro largo con las intervenciones.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Quiero dejar asentada una posición sobre lo que acaba de acontecer con respecto a las preguntas que hizo el diputado Aita al testigo.

Voy a lo siguiente. Nosotros, lo que tenemos de un testigo es un relato. Creo que todas las preguntas que se han formulado hasta el momento las viene respondiendo con su mayor conocimiento en casi todas, y alguien tiene que tener la prueba tangible, si no, tendríamos que agarrar y solamente investigar al Directorio o las personas que están dentro del Directorio. Al tomar testigos, tomamos testimonios, no pruebas tangibles en una investigación.

En ese caso, como en la pregunta anterior el diputado Aita consultó si tenía o no tenía el conocimiento tangible y real a lo que tiene como testimonio él para brindar, no quiero que quede como una pauta de desacreditar lo que está imponiendo hoy en la Comisión el testigo que está hablando. Lo digo en ese sentido.

Gracias, presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Tengo que hacer alguna consideración respecto a la intervención del diputado Sodano y, particularmente, sobre alguna expresión que utilizó el invitado.

Yo no quería sacar una expresión concreta. Sí quería verificar una situación que sospeché o intuí que se venía dando respecto a su conocimiento de lo actuado por la Administración anterior en el caso de los inmuebles del organismo.

No voy a permitir que se afirme que de mi parte hay una intención de desacreditar a los invitados. El agradecimiento inicial que hice fue honesto, fue sincero. Incluso, le reitero: en sus valoraciones tengo muchísimas coincidencias; en sus valoraciones, pero yo aquí necesito tomar algunas medidas a los efectos de verificar exactamente si lo afirmado por los invitados tiene una base real, si no, ¿qué sentido tiene? ¿Qué le aporta al trabajo de esta Comisión? Creo que nada.

En ese sentido, destaco que yo no persigo el objetivo de que se diga algo que me beneficie, sino verificar una situación real.

Y, por otro lado, no desacredito invitados o testigos en esa discusión medio galán que hay.

Quería aclarar esas dos cosas.

Por otra parte, le voy a seguir consultando: ¿usted conoce si en el período anterior hubo alguna parte del organismo dedicada específicamente al trabajo del ordenamiento general de la situación de los inmuebles?

SEÑOR POUZO (Mariano).- Hay una oficina de Inmuebles en AFE.

Hay un elemento, por ejemplo, que tiene que ver con esto de no cuidar los bienes. Si bien los padrones de AFE hoy son difíciles de ubicar, en todos los predios de AFE, principalmente los que fueron trasladados cuando se produjo la nacionalización, existían planos con su ubicación desde el punto de vista de las coordenadas exactas. O sea, hoy si vamos a una estación donde está marcada la ubicación con respecto a las coordenadas -que es lo que permite ubicar algo de manera real, más allá de un GPS o de una triangulación-, eso estaba todo medido y AFE continuó los trabajos que hizo después de la nacionalización en la misma línea. Todo ese material de planos estaba archivado, primero, en lo que era la Estación Central y, después, fue viajando por los distintos lugares por los que pasó AFE.

En la Administración pasada no se intentó, por ejemplo -antes de contratar a esa consultoría o lo que fuera que se intentó hacer-, rescatar esos planos. No solamente es propio de la Administración pasada, sino de un proceso de desmantelamiento y de abandono. Para que un plano se conserve hay que tener ciertas condiciones edilicias. Hay muchas cosas de AFE que se han deteriorado producto de la humedad, de la lluvia y de los roedores. Muchos planos se han perdido, y después de que se perdieron los planos, se complica la cosa realmente si no hay un padrón, ¿no? Sobre todo donde la actividad ferroviaria se retiró luego de muchos años porque hasta los funcionarios que vivían ahí ya no están más. Es como que tenés que ir a hacer una pesquisa, y para hacer eso hay que contar con los trabajadores.

En cuanto a los inmuebles, o lo que fuera de la Administración pasada, a raíz de lo que nosotros comenzamos comentando, o sea, del enfrentamiento que se produjo, no se contó con los trabajadores. ¡No se contó con los trabajadores! Al contrario: nos dejaron afuera de todo.

Quizás le salía mucho más barato realizar la pesquisa con nosotros, a través de las redes sociales que tiene el sindicato -por las que se podría ver qué padrones pertenecen a AFE y cuáles no, para ubicarlos en una etapa inicial-, que contratar a una consultoría, que todos sabemos que sale oro puro. Hay otras maneras de hacer las cosas, pero, bueno, se eligió ese camino. Eso pasa no solamente en AFE; en otros lugares también. Reitero que al día de hoy también pasa en otros lados.

Con respeto a los inmuebles, está la oficina. Hoy hay un funcionario que está afiliado al sindicato que, por ejemplo, también trabajó en Inmuebles y estaba en la parte de seguridad, pero es como rehén de una situación de hostigamiento, producto de estas auditorías y cosas que hay. Es realmente triste que la piola se corte por el hilo más fino, ¿no?

En materia de inmuebles, hubo un proceso, una valoración general, y no sé qué más podría profundizar, de continuar las políticas de desmantelamiento, abandono y cesión discrecional de los bienes de AFE. Cualquiera lo puede constatar, cualquiera. O sea, no hubo un cambio que digan: "Ah, bueno, agarramos AFE y vamos a cortar con esto de darle el inmueble a cualquiera y vamos a entregar las cosas a cambio de algo". Es muy difícil, está muy debilitado todo.

Después de que se decide la creación de la paraestatal y después de que aparece el Ferrocarril Central, previo a la creación de la paraestatal, se creó la Corporación Ferroviaria del Uruguay.

En el gobierno de Batlle se habían llevado a los funcionarios de AFE para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En el primer gobierno de Tabaré trajeron nuevamente a los funcionarios de Vías y Obras que eran de AFE y que estaban en el Ministerio. Y, en este otro período se compone la Corporación Ferroviaria del Uruguay, que es de la Corporación Nacional para el Desarrollo, en la que se pasa, bajo derecho privado y por la modalidad de contrato, a una función que era ferroviaria neta. En ese momento tenían un montón de cuadrillas activas para realizar las tareas. Son decisiones que se fueron tomando y los resultados están a la vista.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Tengo otra pregunta concreta.

Una parte de los arrendamientos es a funcionarios de AFE y también a personas relacionadas.

La auditoría categoriza el concepto de la relación con los inmuebles de AFE y de quién los ocupa. Habla de arrendamientos a partes relacionadas, a instituciones públicas,

arrendamientos a funcionarios, y arrendamientos a particulares, y ahí establece la cantidad de inmuebles en cada una de estas categorías.

En ese sentido, la consulta tiene que ver con que usted se refería a arrendamientos que, de alguna manera, tenían una naturaleza social; ese fue el planteo en el principio de su alocución. La auditoría también establece que en arrendamientos particulares hay un monto de deuda. ¿Usted considera que -como la invitación es personal, se lo pregunto a usted- esto formaba parte también de una situación irregular o, en función de la deuda que la auditoría establece, era en función de una actitud respecto a proteger situaciones sociales complejas o complicadas?

Esa es mi pregunta.

SEÑOR POUZO (Mariano).- No sé, cuando uno habla de "irregular", tiene que tener una prueba concreta e, insisto, hay que hacer un trabajo de investigación sobre la documentación que hay.

Sobre la gente a la que le alquilaban las casas, que eran ferroviarios o exferroviarios, hay diferentes situaciones. Los que están en actividad estaban al día porque se les descontaba del sueldo, siempre y cuando esa persona no tuviera un nivel de endeudamiento que no permitiera ejecutar el descuento. Debido a los bajos sueldos de los trabajadores ferroviarios y al proceso complejo de todos nuestros compañeros, con muchísimos problemas sociales, con la introducción del problema de la droga dentro de los nietos y de los hijos, hubo mucha gente que se endeudó de una manera que, por más que tuviera habilitado el descuento, este no se le efectuaba.

También es cierto que cuando se pasó a la idea de querer alquilar las cosas con un contrato, AFE no cumplía con la parte del propietario del contrato, porque hay que ver las cosas que le alquilaban a nuestros compañeros. Yo puedo poner la mano en el fuego por todos los ferroviarios que han estado viviendo en alguna vivienda y decir que la inmensa mayoría de ellos les han dado condiciones de habitabilidad a muchas de esas viviendas que las habían perdido. Por ejemplo, ¡hasta la habilitación de la UTE! En viviendas que eran, de cierta forma, hechas de chapa y revestidas de madera -son la inmensa mayoría de lo que se llama "las casillas"- o ese tipo de viviendas que eran prácticamente desmontables, la instalación eléctrica era con cable de tela: no resiste ni la habilitación de la UTE. Todas esas situaciones fueron llevadas adelante por los distintos inquilinos.

En ese contexto, en esa inmensa cantidad de viviendas, es muy probable que hayan existido situaciones en las que se haya cedido una vivienda a alguien que realmente no se lo merecía o que le hayan dado vivienda a gente que nunca pagó; eso hay que investigarlo en detalle. Hay que tomarse el trabajo de ir a esos lugares y ver.

Nosotros conocemos múltiples situaciones en las que se puede decir: "Está mal dada esa vivienda", porque en el lugar que laburamos lo vemos, pero también hubo viviendas, en distintas administraciones, que así como se dieron mal, también se dieron bien y han tenido usos sociales. Por ejemplo, se cedieron inmuebles a intendencias de distinto color político que las han manejado bien y han transformado lugares que estaban abandonados en cosas que están bien. Cito dos casos que son de distintos partidos políticos: lo que pasó en la estación en Minas, cuya intendencia tiene un color político, y lo que pasó en el galpón que había frente a la estación de Pando; esas son dos cosas que estuvieron bien hechas. En ese borbollón de cosas hay de todo.

Ahora, el mismo celo que se tenía persiguiendo a nuestros compañeros no se tuvo a la hora de hincarle al diente a algo que si bien podía dejar algún dinero para el ente también representaba un poco la imagen que tenía AFE cuando abandonaba algo y se tuguizaba.

No tengo mucho más para decir de los inmuebles.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Vivo a media cuadra de lo que fue la estación de AFE de Sauce, y en esa estación ahora funciona un CAIF. Son cosas muy buenas.

Mi última y concreta consulta es si usted conoce funcionarios o particulares que en situaciones sociales complejas, complicadas, hayan sido desalojados como resolución de la situación.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Sí, han existido desalojos; en algunos casos hubo desalojos y en otros, no.

Por el Ferrocarril Central hubo algunos acuerdos y también algunos desalojos. Asimismo, predios que estaban ocupados por bocas de droga también fueron desalojados.

Los desalojos estaban bastante dificultosos porque, en algunos casos, por haberse firmado un contrato de alquiler los inquilinos tuvieron todas las garantías que marcaba el contrato. Por eso, hay situaciones que está bien que se contemplen.

Habría que ver caso a caso para hacer una evaluación objetiva; nosotros entendemos que no hay otra manera.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Supongo, en función de lo que ha venido diciendo el señor Pouso, que en el período considerado 2014- 2020 la Unión Ferroviaria en algún momento habrá hecho declaraciones expresando su punto de vista, su criterio sobre las cosas que estaban pasando o que no estaban pasando en AFE.

Yo le pregunto si es posible que él haga llegar a la Comisión copia de esas declaraciones en el período considerado.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Podemos hacerlo; nos va a llevar un tiempo. No sé cuál sería el plazo porque nuestro sindicato se caracteriza por sacar muchos comunicados y tener una actividad muy comunicativa, pero sí hay posibilidad. También tenemos nuestra página web -que se puede consultar- donde está el archivo con todas las notas.

No habría problema para intentar hacerlo, pero ya le digo que eso lleva un tiempo.

Por otra parte, hay cosas que son públicas, y nosotros hemos expresado que todos los comunicados que realiza el sindicato con respecto a AFE están archivados en AFE, porque es obligación de la oficina de prensa conservar esos comunicados que son la expresión del sindicato.

Eso llevaría un trabajo; estamos hablando de un período muy conflictivo y de mucho posicionamiento sindical, que es clave.

El resumen nuestro es lo que dije al comienzo de la reunión, no vamos a mentir. Nosotros tuvimos una situación muy conflictiva en la Administración pasada y entendemos que fuimos perseguidos de cierta forma. Lo principal acá fue lo del despido y esa denuncia, que fue lo más duro; después, por lo otro, nosotros aguantamos porque el que es sindicalista sabe que hoy está haciendo algo que a veces puede chocar con el poder y hay que aguantar.

Nuestra posición es clara. Nos llevaría mucho tiempo conseguir todos los comunicados porque son un montón y porque también tenemos otras cosas para hacer; todavía tenemos que solucionar el tema del pasaje al ministerio y cierta conflictividad social que también nos lleva tiempo. Podría comprometerme; tendría que hablarlo con

mis compañeros, porque todo lo que nosotros hacemos es público. Ya lo digo: es lo mismo que sucede con la situación de los inmuebles; todo eso es público. Van a AFE, buscan todos los contratos -que se los tienen que suministrar-, y están todas las actas de Directorio.

De la Unión Ferroviaria en la oficina de prensa hay un montón de comunicados; las reuniones que hubo en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social están en las actas.

En nuestras redes sociales se mantiene prácticamente todo, porque eso no se borra; uno entra a buscar para atrás y está todo ahí colgado.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Entonces, sin perjuicio de dejar planteada la solicitud -y la Unión Ferroviaria verá si la puede contemplar o no- y teniendo en cuenta lo que dice el señor Pouso en el sentido de que en la oficina de prensa de AFE se guarda copia de lo que la Unión Ferroviaria declara, yo pido que Secretaría solicite a AFE que su oficina de prensa nos remita copia de las declaraciones de la Unión Ferroviaria en el período considerado.

No pido otras cosas a las que se ha hecho referencia recién -actas del Ministerio de Trabajo o lo que fuere- ; únicamente pido declaraciones públicas de la Unión Ferroviaria en el período que investiga esta Comisión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar lo solicitado por el señor diputado Ope Pasquet.

(Se vota)

—Tres en cinco: AFIRMATIVA.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿Tres en cinco?

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¡Que se rectifique la votación!

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Solicitamos a Secretaría que se comuniquen con la oficina de prensa de AFE.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Pedí la palabra para una aclaración con respecto a la segunda parte de la intervención del señor diputado Ubaldo Aita.

Quiero dejar algo en claro: el señor diputado Aita malinterpretó lo que yo dije. Lo que dije fue, precisamente, que no se malinterprete el espíritu del diputado. Yo no puse en tela de juicio lo que dijo de no quitarle relevancia a los hechos. Simplemente lo que recalco y remarco es que el testigo no hace valoraciones, sino que relata hechos, y dije que no se tomara a mal lo que expresaba el diputado Aita sobre las preguntas como las estaba formulando. Ese fue el sentido de mis palabras, no el de cuestionar al diputado. Creo que jamás me vieron generar un hecho de esa índole y menos cuestionar la libertad de cada uno para legislar.

Entonces, quiero dejar esto más que claro y enfatizar que, precisamente, las preguntas y valoraciones que hicimos al señor Pouso fue en su calidad de vicepresidente del Directorio de la Unión Ferroviaria.

SEÑOR REPRESENTANTE AITE (Ubaldo).- Simplemente, quiero pedir una sincera disculpa.

El malentendido fue mío, señor diputado, y créame que soy sincero al pedirle disculpas.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Hoy, al comienzo de su intervención, el señor Pouso habló de la Estación Carnelli y de los silos de Saman. Ahí tenemos dos preguntas para hacer.

¿La Estación Carnelli en el período 2014- 2019 funcionaba como tal? ¿Cuándo pasó a ser una especie de silo -algo así dijo- por parte de Saman? Esa es la primera pregunta.

La segunda, tiene que ver con los arrendamientos. Voy a la documentación que tenemos para ver si usted conoce quiénes son estas personas. El inmueble de la Estación de San Carlos, Maldonado, fue ocupado en forma irregular según el informe que tengo acá. Capaz que nos puede dar algún dato. El expediente es el N° 538 del año 2008, que fue revisado en setiembre de 2016.

Después, con relación al inmueble en Montevideo correspondiente al contrato N° 4.838, queremos saber si tiene conocimiento.

Podría preguntar varias cosas, pero esas dos en particular son las que me interesa conocer, siempre partiendo de la base de que quienes hemos estado en alguna responsabilidad desde el punto de vista sindical tenemos, obviamente, una idea de lo que sucede en algunos ámbitos, pero cuando se generan este tipo de situaciones que son más a nivel personal, uno no tiene por qué conocer toda la dinámica y los detalles de cómo funciona, en este caso, la empresa. Podría preguntarle si usted sabe qué votó el diputado Lereté con relación a este tema de los inmuebles. Evidentemente, no va a tener datos de primera mano, a no ser que se lean las actas.

Esas serían las consultas que queremos hacer con relación al tema inmuebles.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Con respecto a la Estación Carnelli, yo me refería al arroz cáscara cuando venía en vagones a granel. Lo que hacía Saman era ocupar los desvíos con arroz cáscara, que tiene un período determinado. Si viene con determinado contenido de humedad, hay un cierto tiempo que puede estar en el vagón, sobre todo en el período de cosecha de la zafra. Cuando Saman tenía el silo cubierto te estacionaba los vagones y no había ninguna actitud por parte de AFE de decir: "Me estás ocupando la vía con una mercadería que me la metes un par de meses ahí; tenés que pagar algo por el uso de esa vía". Eso pasaba con la estación operativa. Por eso digo que era como una especie de silo.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿En qué fecha fue eso?

SEÑOR POUSO (Mariano).- Eso en ese período se dio, y se dio históricamente en Carnelli. Por ejemplo, el predio que ocupa Saman fue un comodato que se hizo en su momento; cuando el comodato caducaba el galpón pasaba nuevamente a la Administración de Ferrocarriles. A raíz de que era un cliente principal, le mantuvieron siempre el galpón porque lo tenía como agarrado con eso de "No te traigo más arroz". Había otros operadores de arroz, pero en la medida en que se fue consolidando el modelo concentrado en el negocio del arroz, la posición de fuerza de Saman con respecto al uso de la Estación Carnelli fue cada vez mayor.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Ubaldo Aita)

—A eso me refería con que la empleaban de silo; no es que estuviera cerrada la estación y Saman tuviera un silo, sino que empleaba los vagones como manera de conservar el arroz cáscara.

Después dígame nomás los nombres de esas personas que menciona. En Estación San Carlos es muy difícil que nosotros podamos conocer a alguien porque cuando ingresamos al ente ya no estaba. Acá en Montevideo puede ser, aunque no sé. Conocemos a muchos inquilinos de AFE porque son compañeros nuestros o jubilados; conocemos a un montón, pero no conocemos a todos porque AFE tenía diez mil trabajadores y solo en el barrio Peñarol eran tres mil. ¡Imagínese todo ese barrio obrero! Después, lógicamente, se han ido muriendo los compañeros y van quedando los familiares. Algunas casas han quedado vacías; se mete gente adentro y tienen que sacarlos. Hubo un poquito de eso. Pero si me dicen los nombres, si los sé, no tengo problema en decir que los conozco. No sé para qué serviría, pero dígame.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Si los supiera, no le preguntaba. Lo que tengo es el número de expediente.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Con el número de expediente, menos; ahí tiene que preguntarle a AFE.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Se lo preguntamos; estamos esperando la respuesta.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Yo no conozco en Estación San Carlos. Capaz vive alguien que yo conozca porque nuestro sindicato tiene como afiliados a los jubilados también. Inclusive, otra cosa que nos pasa es que conocemos a mucha gente por el apodo; son miles de trabajadores los que estuvieron en AFE. Vamos a cualquier empresa pública hoy, nos entiende alguien, y trabajó en AFE. Diez mil fueron dejados como excedentarios en el gobierno de Sanguinetti; ese fue un momento muy doloroso para nosotros. Más allá de que nosotros entramos después, si fuéramos diez mil ahora, esto no hubiera pasado así nomás. Otro hubiera sido el cantar con esta persecución que se realizó.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿En qué año ingresó usted?

SEÑOR POUSO (Mariano).- Hace catorce años.

(Ocupa la Presidencia la señora representante Laura Burgoa)

SEÑORA PRESIDENTA.- Terminamos con el tema relativo a los inmuebles.

No sé si el diputado Lereté puede volver a recordar las preguntas, a excepción de lo que ya estaba cuestionado.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Planteo nuevamente las tres preguntas.

La primera es sobre aspectos que mencionó el testigo. A fines de 2015, unos ochenta maquinistas fueron declarados excedentarios y hubo un acta que *a posteriori* se adulteró. ¿Qué conocimiento y qué datos tiene sobre ese tema?

En segundo lugar, quisiera saber si hubo o no un plan de contingencia en 2019, tanto para carga como para pasajeros.

Por último, empezamos con el Focem II. Queremos los detalles, si puede tener algo, a propósito de ese tema. Se manejó que se estarían necesitando US\$ 100 millones para terminar esa obra de reconstrucción.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Tiene conocimiento de cuándo comenzó a funcionar el Focem II?

Por otro lado, queremos saber específicamente de quién dependía. Nosotros hemos recibido a las autoridades actuales de AFE y también a algunos otros jefes que han

estado en todo este proceso. A su vez, han comparecido el ministro y el subsecretario de Transporte en la Comisión y han hablado con relación a este tema, en la idea justamente de tener una trazabilidad -por llamarlo de alguna manera- del conocimiento y de los aportes que se puedan ir volcando en esta Comisión. La pregunta puntual con relación al Focem II es si tiene conocimiento de quién es la responsabilidad del trazado de la obra. ¿Quiénes han estado al frente de la obra del Focem II?

SEÑOR POUSO (Mariano).- Con respecto a los maquinistas que fueron dejados excedentes, en su momento, nosotros realizamos un cálculo de la destrucción que hubo del capital humano en el proceso de formación. La formación de un maquinista es un proceso que demora cerca de cuatro años, con capacitación en el terreno, para que pueda ser un maquinista de primera. Es un proceso largo.

(Se retira de sala el señor representante Felipe Carballo Da Costa)

—En AFE, producto de su desmantelamiento, todas sus oficinas de capacitación, su biblioteca y sus manuales se fueron degradando y lo único que quedó fue la capacitación en el terreno. Fue un proceso largo. Así como entré yo en AFE, entraron un montón de compañeros en la primera Administración del Frente Amplio y en la segunda, también. Se fue dando un proceso de ingreso de personal y un proceso de capacitación.

Cuando se dejaron excedentes los ochenta maquinistas, ¿por qué se dejaron excedentes? Hay que saberlo. Porque nuestro sindicato se opuso a la conformación de la paraestatal y ningún compañero afiliado al sindicato estaba dispuesto a pasar a trabajar a ella.

Se realizaron una serie de negociaciones. Y nos vamos un poco del período de investigación, porque entre una elección y la otra, el sindicato empieza a conversar con el futuro ministro de Transporte; obviamente, como hace cualquier sindicato: estaba este problema arriba de la mesa y se comienza a hablar. Y se había llegado a una especie de entendimiento en el cual la fórmula era que los funcionarios maquinistas formados permanecían en AFE bajo derecho público, pero capacitaban, en cierta forma, a los nuevos ingresos de la paraestatal. Ese acuerdo, si bien no era lo que todos nosotros queríamos, era parte de la solución de este problema. Pero no se optó por eso. Se optó por que los funcionarios renunciaran al derecho público y pasaran con reserva del cargo al derecho privado. En ese momento, en el que eran como ciento veinte maquinistas, solamente hubo cinco traidores a la resolución sindical que pasaron a integrar SELF; en una Administración progresista, con un ministro de Trabajo que estuvo preso en la dictadura en el Penal de Libertad, con un ministro de Transporte, que era ex dirigente sindical, se ofreció un sobresueldo de entre \$ 15.000 y \$ 30.000 a esas personas que iban contra la resolución sindical, traicionaban al sindicato y pasaban a integrar la paraestatal. Y por más que se llevaron a esos cinco, se dio todo ese conflicto, durante todos esos años, con la persecución que nosotros dijimos. Hasta el día de hoy queda alguno de aquellos traidores, con un sobresueldo -todavía lo tienen- y con un contrato de trabajo que les hicieron firmar a los trabajadores que pasaban o que ingresaron a la paraestatal; contratos de trabajo que, según informe de nuestra abogada, tienen cláusulas que son abusivas e ilegales; eso no se ha podido revertir. Imagínense que se destruyó a ochenta maquinistas. Pregunten al Ferrocarril Central cuánto le costó formar en Europa a los veinte maquinistas que formaron; verán que es una cifra importante en dólares. Nosotros estimamos que se destruyeron US\$ 11 millones cuando se dejaron ochenta maquinistas excedentes.

¿Por qué se adulteró el acta? Acá bajamos un poco más a todo el barro de este proceso. Es una lástima que ahora no esté presente el diputado Carballo -aunque va a poder leer la versión taquigráfica-, porque la administración de AFE, en su momento,

estaba a cargo de sus compañeros de la lista que él integra, de la agrupación que él integra, tanto Wilfredo como Fernando Valls.

(Ingresa a sala el señor representante Felipe Carballo Da Costa)

—Hay una especie de estímulo a la conformación de un sindicato ajeno al PIT-CNT. Se le cede un bien en la Estación Colón y se promueve la conformación de ese sindicato ajeno al PIT- CNT para ir en contra de las resoluciones de la Unión Ferroviaria. Ese fue el objetivo neto. Además de esa especie de soborno o de dulce que les dieron, se conforma ese sindicato. Y ellos acordaron una reunión con el sindicato para establecer la lista de los excedentes. En ese momento, un compañero, que era el secretario general de nuestro sindicato, estaba en la lista de excedentes. Nosotros accedimos a una grabación de la reunión -uno de los que estaba ahí grabó, porque le causó gracia-, en la que leían los nombres de los que eran afiliados a la Unión Ferroviaria y se reían como que los iban a dejar excedentes.

A raíz, un poco, de que eso trasciende, se revierten algunas excedencias. Ese fue el oscuro y lamentable proceso que nosotros tuvimos que enfrentar. Después se evaluaba por qué la Unión Ferroviaria cortaba una calle, por qué la Unión Ferroviaria bajó a los finlandeses de arriba de un coche motor, por qué bajó a una delegación china de un coche motor, por qué trancó un crucero o por qué trancó una exportación de arroz, en ese caso, a Irán, la exportación récord de arroz que hubo en el país. Imagínense lo que pasó, lo que nos dolió a nosotros y lo que nos afectó. Eso fue lo que ocurrió con respecto a los ochenta excedentes.

Más allá de que, obviamente, las autoridades deben cumplir sus objetivos, existe un sistema democrático y nosotros entendíamos que había un margen razonable para la negociación y el acuerdo y no se debía entrar en una guerra de guerrillas, que fue muy dura; nosotros también golpeamos muy fuerte, pero recibimos golpes que fueron contundentes.

Un poco eso es sobre los excedentes.

No sé si me pueden repetir la otra pregunta.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- A partir de esto, sobre la lista de los excedentarios, ahora, después de mucho tiempo, empiezo a comprender.

En su momento, cuando integramos el Directorio, se había solicitado echar luz sobre este tema, porque esto se votó. Había un plazo máximo, el 31 de diciembre de 2015, para cumplir la regla de los excedentarios. No había más plazo. Se votó prácticamente entre Navidad y Fin de Año esta resolución que les decía -número más, número menos; la memoria quizás no me permite ser exacto-, pero después se cambió. Ahora comprendo, por lo que dice el testigo, que allí el gremio trancó fuerte y por eso se generó el cambio. Pido que lo que estoy diciendo ahora el testigo lo pueda corroborar, porque empiezo a armar el puzle de lo que sucedió en esa fecha.

SEÑOR POUISO (Mariano).- Eso es lo que decimos. Trascendieron los nombres de las personas que en esa reunión se dijo que iban a ser declaradas excedentes y hubo un ida y vuelta. Inclusive, una persona... A ver, en AFE nos conocemos todos. Cuando empezó a circular la lista de los excedentes -por más que, en cierta forma, era reservada-, se enteró todo el mundo. Porque se enteró un funcionario y dice: "¡Mirá, a aquel lo van a dejar excedente!", y te enterás. Aparte, de última, tampoco era información secreta. Y a raíz de eso, se produjeron modificaciones en la lista de los excedentes. Habían puesto como excedente a uno de los dirigentes del sindicato en su momento. Inclusive, está la grabación de eso; tendríamos que buscarla. Está la grabación de la

reunión. Se ve que alguien la grabó y después la hizo circular como una gracia, cuando se mencionaban los nombres de esos trabajadores y se reían, hecho que fue bastante lamentable.

Había más preguntas; no sé si me las pueden decir de vuelta; disculpen.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Preguntamos si hubo o no, por parte de la jerarquía del momento, una comunicación oficial del plan de contingencia, tanto para el tema carga como para el tema pasajeros. Después, entramos ya en el tema del Focem II, derecho.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Plan de contingencia no existió. Nosotros logramos un acuerdo, al final del mandato, sobre las condiciones de los trabajadores afectados por la obra del Ferrocarril Central. Nos costó mucho lograr ese acuerdo. O sea, tuvimos que realizar muchos paros y movilizaciones y, obviamente, con la amenaza de que iríamos a movilizarnos a la obra, se obtuvo lo que se obtuvo, que fue esa contingencia para los trabajadores. Ahí tuvimos éxito. Las autoridades, en ese plano, estuvieron dispuestas a negociar -es cierto y hay que reconocerlo- y logramos un entendimiento. Lo que es asombroso es que logramos el entendimiento al final del mandato y nos pasamos todo el resto del mandato en un tiroteo permanente, lo cual demostró, al final, que la Unión Ferroviaria estaba dispuesta a la negociación, como lo estuvo desde el comienzo.

Plan de contingencia no hubo, porque, en sí mismo, todo el proceso del Ferrocarril Central se manejó de tal forma que AFE no tuvo acceso a parte de la información. Había información que se manejaba a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la cual AFE no tenía conocimiento, y no pudo establecer planes. Inclusive, los movimientos de material rodante se produjeron a último momento. Por ejemplo, para poder establecer el servicio Tacuarembó- Rivera se movió ese material, pero al borde de que no pudiera pasar para el otro lado. No sé si atribuir eso a AFE en sí mismo o si estaba más en la órbita del Ministerio de Transporte, más centralizado todo ese proceso.

No hubo plan de contingencia porque tampoco hubo un plan quinquenal para AFE. Al día de hoy tampoco lo hay; no hay un plan para AFE. Está abierta, pero no tiene un plan.

Esa sería la respuesta a la pregunta con respecto al plan de contingencia.

Creo que el diputado había hecho una pregunta con respecto al Focem II.

En cuanto al Focem II, producto de ese enfrentamiento que había, ¿qué ocurre? En el Focem I se había hecho un acuerdo entre el sindicato y la empresa para colocar sobrestantes. Había un sobrestante que era colocado por el sindicato y que tenía la obligación, por el acuerdo, de elaborar informes. Entonces, como la Corporación Ferroviaria del Uruguay, que es una paraestatal propiedad de la CND, era de reciente creación, los trabajadores no tenían experticia en lo que tiene que ver con la renovación de la vía; no era una vía hecha a nuevo, sino un proceso de renovación de vía. Hay un voluminoso archivo de los informes de los sobrestantes, que fue lo que permitió que la Corporación fuera adquiriendo la experticia para poder ir mejorando su desempeño. Ahora bien, cuando ocurre el Focem II ese acuerdo con el sindicato no se renueva. Sí se instalan sobrestantes por parte de la empresa, pero sin el amparo sindical. La empresa, la Corporación e, inclusive, los subcontratistas -creo que en esa obra la Corporación tuvo subcontratistas- les brindaban a los sobrestantes vehículos y determinadas prebendas que los ponían en una situación de debilidad. No podemos asegurar que no hayan realizado su trabajo, pero no tenían el amparo de los sobrestantes que fueron corrigiendo todos los defectos -o una parte de ellos- que se produjeron en el Focem I.

El Focem II tuvo algunos problemas vinculados con que los fondos que se solicitan no permiten la culminación de la obra porque se lleva a la vía a soportar un tonelaje, a soportar más carga, por debajo de lo que pueden soportar los puentes. Como la obra es sobre el litoral, no solamente atraviesa un montón de puentes, sino que tiene un montón de alcantarillas, y tanto los puentes como las alcantarillas tienen que soportar el peso del material más pesado. No dio el dinero y la obra quedó inconclusa. Obviamente, la presencia de los sobrestantes del sindicato no hubiera afectado eso, porque era algo que estaba en el diseño de la obra. Sí es cierto que nosotros no tuvimos tanta posibilidad -o ninguna- de opinar técnicamente en el caso del Focem II, como de cierta manera lo hicimos con el Focem I, pese a que no nos llevaron el apunte. En el Focem I nosotros proponíamos llevarlo a 23 toneladas por eje y se nos dijo que era una locura. Después vino el Ferrocarril Central y se mostró que eso era lo necesario. Por lo menos podemos decir que se nos dio vista y pudimos opinar. En el caso del Focem II, como estábamos todos en ese lío importante, los aportes -en el acierto o en el error, porque no somos dueños de la verdad- que podía haber hecho la organización sindical, no fueron tomados en cuenta.

También preguntaron quién estaba encargado de la obra del Focem II. Creo que estas obras tenían un proyecto, que fue el que se presentó para obtener los fondos. Como eran fondos del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur, necesariamente tenía que haber conectividad con una frontera del Mercosur; no se podía hacer algo interno con esos fondos; la obra tenía que llegar a la frontera porque debía ser de conectividad con el Mercosur. No se podía hacer la línea a Minas con esos fondos, que hubiera sido lo más adecuado. Sí se podría haber hecho la línea Río Branco. Nosotros no entendemos por qué todos esos fondos que se destinaron a la línea del litoral no se destinaron a la línea de Río Branco; pero, bueno, no importa, es harina de otro costal. Ahí, la obra tenía una supervisión por parte de AFE. Tengo entendido -habría que remitirse a las actas del Directorio- que hubo una aprobación por parte de AFE. Acá hay una zona gris que yo no tengo bien detallada, que es cuando AFE deja de ser administrador de la infraestructura. Habría que precisar bien las fechas, porque en determinado momento, en una rendición de cuentas, esa potestad se le retira a AFE; ahora se me pierde un poco en la neblina de tantos líos. Pero interviene la Corporación Ferroviaria del Uruguay, AFE, a través de su Gerencia de Vía y Obras y, obviamente, el Directorio.

En ese Focem también se contó con la presencia de Comsa, que creo que realiza parte de las obras; es una transnacional que realiza obras en el Focem. A mí, ahí, se me entrevera un poquito todo -no lo repasé bien-, pero sé que está la presencia de Comsa. En su momento, nosotros estimamos que no era conveniente esa firma porque había tenido unos escándalos de corrupción importantes en Argentina y en Europa, pero creo que es la firma que termina realizando la obra.

Todo el tema del diseño del proyecto y el monto es previo. O sea, hay alguien que ejecuta la obra, pero hay alguien que solicitó el préstamo. Me parece que hay un rol triple porque es el Ministerio de Transporte, AFE y también el Ministerio de Economía. En cierta forma, las responsabilidades están divididas porque se pidió un monto de dinero importante y hubo un error en el cálculo, que es evidente; dicho sea de paso, eso no se ha logrado revertir porque la obra está igual que como está ahora. Yo ahí me entreveré. Creo que es Comsa la que ganó y ejecutó la obra; estoy prácticamente seguro.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias.

Les recordamos a los legisladores que el segundo invitado hace rato que está esperando y que, además, tenemos un tercero. Por tanto, exhorto a comprimir las

preguntas. De la misma forma, le solicitamos al invitado que sea lo más concreto posible, en virtud de la hora, del tiempo transcurrido y de lo que queda para terminar la jornada.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Quiero hacer dos preguntas concretas.

Primero, quiero saber si el testigo tiene conocimiento de que en este proceso estuvo afectado a los trabajos el ingeniero Scolieri.

Segundo, si se hubiera contado con los sobrestantes, ¿de qué se hubiera podido alertar, con la experiencia que tiene AFE y el gremio, para evitar algunas situaciones?

Gracias.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Respecto a Scolieri, no puedo contestar con firmeza; me suena el nombre, pero no quiero cometer un error al mencionarlo.

En cuanto a los sobrestantes, yo estimo que podrían haber colaborado, como en cualquier otra obra, pero el principal problema fue que no se integró al sindicato en la etapa inicial.

Nuestro presidente en ese momento, el compañero Carlos Aramendi, era el inspector de los puentes y compañero de trabajo en Vía y Obras y en Infraestructura durante cuarenta años. Seguramente, así como planteó después el sindicato, hubiera detectado el tema de los puentes, que dejó sin conectividad, sin finalizar las obras.

De Scolieri no puedo decir nada; me suena el nombre, pero no puedo afirmar nada de esa persona.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- En función de lo declarado sobre esta última parte, tendría una pregunta más de orden general, pero bien concreta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Adelante.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Mi consulta es: ¿existe alguna resolución de asamblea de la Unión Ferroviaria en cuanto a que los trabajadores de AFE no trabajaran con los trabajadores de SELF? Pregunto porque una y otra vez me quedó como que existía esa posibilidad y lo quiero confirmar.

Gracias.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Nosotros establecimos una asamblea en la afiliación de trabajadores del sector privado y en este proceso de conformación de la operadora y en todo este proceso del conflicto lo que se estableció fue que no se iba a realizar el trabajo mixto con los trabajadores del sector privado. O sea, nosotros trabajamos todo este proceso en un sistema ferroviario en conjunto, pero teníamos algunas puntuales resoluciones como, por ejemplo, no trasladarnos arriba de la máquina de un lugar al otro, pero sí realizar la maniobra en el lugar, o sea, algunas resoluciones que eran para resaltar nuestra posición de fuerza en este proceso de conflicto. Pero, de ninguna forma... Inclusive, compañeros del sector privado hoy integran la directiva; uno de estos compañeros perseguido sindicalmente integra la directiva; en su momento la integraban. Había algunas resoluciones que el sindicato, en un marco de una situación de conflicto, las tomaba para presionar a la resolución del tema.

Transportamos, la verdad, un montón de toneladas de arroz, haciendo la maniobra con los trabajadores; llegaba el tren a la estación y la maniobra con la máquina chica la realizaba un funcionario público, pero se recibía el tren, se acoplaba la máquina. Digamos que había un tema producto del conflicto, pero nunca eso afectó la operativa; nos daba la fuerza para llegado el caso presionar con la medida de paro. Cuando se crea SELF y se

lleva a estas cinco personas que estaban en contra del sindicato y se les da un premio en dinero, imagínense que todas las personas que quisieron entrar eran afines a ellos. De ninguna manera iban a tomar una medida a favor de la Unión Ferroviaria, a la que ellos habían traicionado. Entonces, nosotros, para mantener posiciones de fuerza tomamos algunas medidas que nos daban el control de parte de la operativa, pero no impedían que nuestros compañeros, que sí se habían afiliado, pudieran trabajar. Pero marcábamos algunos puntos fuertes, ¿no?, producto de la situación conflictiva.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Algún otro legislador quiere consultar respecto a algún otro tema?

Agradecemos la presencia del señor Pouso.

Le solicitamos, si es tan amable, que deje el acta de la Inspección de Trabajo, y lo despedimos.

Muchas gracias.

SEÑOR POUZO (Mariano).- Gracias a ustedes.

Que pasen bien.

(Se retira de sala el vicepresidente de la Unión Ferroviaria, señor Mariano Pouso)

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Solicito un intermedio de veinte minutos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Volvemos a la hora 13.

La Comisión pasa a intermedio.

(Es la hora 12 y 33)

—Continúa la reunión.

(Es la hora 13 y10)

—El señor diputado Alfonso Lereté va a proponer los invitados del martes que viene, contando al ingeniero Carlos León.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Aparte de ese testigo, dos más: el director de Transporte Ferroviario, Álvaro Fierro y el ex secretario y gerente general, contador Enrique Cabrera.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Nosotros vamos a solicitar que se invite a la Comisión Investigadora al ingeniero Leonardo Martínez, al doctor Eduardo Pittamiglio, al escribano Eduardo García Méndez -el ingeniero Carlos León está hoy-, al señor Fernando Silveira, a la escribana María García Varela, a la doctora Alicia Goitino, al doctor Daniel Chucarro, a la escribana Daniela Ayala Iraola, a la señora María Larrayoz, al señor Gustavo Lione, al señor Fernando Núñez Lantes, a los representantes de la Empresa ART Araucaria. Sería en principio la primera lista de personas a invitar a esta Comisión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Para concluir, queda el ingeniero Carlos León citado, los propuestos por el señor diputado Lereté y alguna de estas personas mencionadas. Vamos a cuatro invitados por día.

La próxima reunión sería el 18 de junio.

(Ingresa a sala el ex gerente general de la Administración de Ferrocarriles del Estado, señor Américo Fernández)

—Le agradecemos al invitado su paciencia y gentileza por estar hoy acá.

Le pedimos que sea bien concreto en las respuestas porque estamos con tiempos un poco acotados, en virtud de la prolongación del primer interrogatorio que nos llevó más tiempo del previsto.

Los señores legisladores le van a formular las preguntas que entiendan pertinentes.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Saludo al testigo.

Las preguntas son las siguientes.

¿Cuál fue su período de gestión en el último gobierno del Frente Amplio, 2015-2020? ¿Qué función realizaba y cuál fue el período?

Segunda pregunta: ¿cuál fue el relacionamiento suyo con sus compañeros oficialistas? Me refiero al presidente del ente, al vicepresidente y a quién actuó en primera instancia como secretario general, Wilfredo Rodríguez, Rivero y Fernando Valls, en última instancia.

Tercera: ¿qué situaciones recuerda de tensión y tirantez entre sus compañeros, teniendo en cuenta versiones de prensa de la época que daban cuenta de su dimisión como gerente general?

Cuarta: ¿por qué tomó esa resolución de renunciar o, en su defecto, que le pidieron la renuncia? ¿Quién se la pidió y cuáles fueron las razones?

Quinta: ¿cuál era su vínculo con el subsecretario en su momento del Ministerio de Transporte de la época que estamos investigando, Jorge Setelich, y si algún tema vinculado a lo ferroviario lo llevó a tener permanentes contactos con esta ex autoridad del anterior gobierno.

Quiero que nos relate el proceso, si lo vivió, si estuvo allí, si fue parte de la polémica que se dio sobre fines de 2015 acerca de la declaración de ochenta maquinistas en condiciones de excedentarios y un acta que se adulteró -como bien dijo anteriormente el representante de la Unión Ferroviaria- que generó un problema grande, que generó a su vez después cambios en esa acta fuera de tiempo.

También le voy a preguntar por los camiones biviales. Usted estuvo en la inauguración, y quisiera saber qué fue lo que sucedió, ya que esos camiones biviales no funcionaron.

Eso es lo que voy a preguntar en principio.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Me desempeñé como gerente general de AFE desde inicios del período anterior hasta fines de junio de 2016. O sea, trabajé durante el año 2015 hasta fines de junio de 2016.

Mi relacionamiento con las autoridades era correcto, era bueno, aunque, a veces, cuando asesoraba que algunas cosas había que hacerlas de otra manera o daba otro punto de vista, según mi criterio, no se tenía en cuenta.

En cuanto a mi relación con el subsecretario de Transporte y Obras Públicas de ese momento, Jorge Setelich, puedo decir que fui su asesor personal en el gobierno anterior, cuando ocupaba la presidencia de AFE, y fue una de las causas de mi designación como gerente general.

Con respecto a las actas, quiero aclarar que yo no participaba en todas las reuniones del Directorio, sino solamente cuando se me invitaba. De todos modos, me consta que hubo unas diferencias en las actas, que el diputado Lereté, que era director, manifestó si mal no recuerdo que los nombres que se habían manejado para la lista de excedencia no coincidían con los que figuraban en la versión taquigráfica del acta. Eso es lo que tengo en la memoria, porque, como dije, yo no participaba de las reuniones de Directorio en forma permanente. Toda la parte de transcripción de actas era responsabilidad del secretario general; yo no tomaba notas cuando iba a las reuniones, no hacía mi propia versión como para dar fe de eso.

No sé si me quedó alguna pregunta sin contestar.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Le faltó contestar lo relativo a su vínculo.

Me rectifico: ¿renunció, o le pidieron la renuncia?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Un día me llamaron y me solicitaron la renuncia. Entonces, como expresé anteriormente, como el subsecretario de Transporte y Obras Públicas me había puesto ahí por ser persona de su confianza, lo llamé y le pregunté qué hacía, ya que se me estaba requiriendo que abandonara el puesto, pero me dijo que no lo hiciera.

Eso fue lo que le manifesté al Directorio; les dije que no iba a renunciar, y procedieron a cesarme.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Pido la palabra.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Todavía no terminé, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿El diputado Carballo solicita la palabra por una cuestión de orden o para seguir preguntando?

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Es por una cuestión de orden, y quiero fundamentarla.

Es la segunda vez que escuchamos, por lo menos, en el día de hoy, hablar sobre la lista de excedentes de AFE, pero eso no es objeto de la denuncia; ni mucho menos son objeto de la denuncia los temas personales.

Al invitado le preguntaron si había renunciado o si lo habían cesado. ¿A nosotros nos interesa saber eso? Son temas personales que no tienen que ver con el objeto de esta investigación.

Entonces, como han sido sumamente severos en marcarnos cuáles son los andariveles y en decirnos hasta dónde podemos preguntar, ahora estamos haciendo lo mismo. Por lo tanto, vamos a remitirnos al objeto de la investigación, máxime teniendo en cuenta los tiempos que tenemos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Le agradezco al diputado Carballo, y le sugiero al diputado Lereté que se ajuste estrictamente a lo denunciado y que las preguntas sean lo más concretas posible, sin ningún cariz subjetivo.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Vamos a comenzar por los camiones biviales. Usted estuvo en la inauguración; allí no se pudieron inaugurar. Cuénteme el proceso y todo lo que usted sabe sobre este tema.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Los camiones biviales fueron recibidos luego de que yo me hiciese cargo de la Gerencia General.

Esos vehículos fueron producto de una licitación del período anterior; por lo tanto, no participé -no era ninguna autoridad en ese momento- de ese proceso licitatorio. Sé que esos vehículos fueron comprados en una fábrica española, a una empresa que creo que se llamaba ITK, o algo parecido.

Cuando los camiones llegaron, presentaron algunos problemas, los que se fueron subsanando con el correr del tiempo.

Sí recuerdo, por ejemplo, que se los quiso presentar en sociedad inmediatamente después de que llegaron, a fines de agosto de 2015, y para eso se organizó una presentación en la estación de Peñarol. Me acuerdo que concurrió el ministro Rossi y estaban, obviamente, las autoridades de AFE; había algunos delegados españoles y estaba la maquinaria para mostrar ahí.

Con respecto a la premura, hubo algunas fallas de las máquinas en ese mismo momento. Me acuerdo que se degolló un mangón hidráulico, que lo arreglaron. En ese momento, yo me encontraba en el andén de la estación de Peñarol; estábamos observando toda la operativa de la presentación de las máquinas con quien en ese momento era el gerente de Material Rodante, el ingeniero mecánico Fernando Silveira, y me acuerdo que le dije: "Se está doblando ese camión". Vimos cómo se estaba arqueando, se estaba alabeando -ese sería el término correcto- el camión y comentamos: "Tiene muy separadas las rueditas chicas". Esos camiones biviales -en realidad, son bimodales porque son para transporte carretero y transporte ferroviario- tienen unas rueditas que se llaman diploris -rueditas de tren, de un pequeño diámetro- que bajan, levantan el camión de sus ruedas de goma -digamos- y lo hacen transitar por las vías, pero estaban muy separados y se ve que hacían mucha palanca; entonces, se doblaba al medio un poco el camión, pero ese es un problema de ingeniería de diseño de los españoles; AFE no tenía absolutamente ninguna responsabilidad porque así fueron entregados y eso estaba en garantía y todavía no se había firmado la conformidad de la recepción. Hasta ahí lo que me acuerdo.

Eran dos desmalezadoras, eran como si fuera un camioncito: tenían un tanque para herbicidas atrás y adelante tenían una desbrozadora -que es como un brazo de retroexcavadora que va adelante, se mueve para los dos lados y va cortando, despejando, el gálibo del tren, que es el contorno que ocupa el tren en la vía- que era para cortar las ramas y, después, fumigar. Me consta que después funcionaron. La parte de los herbicidas funcionaba lo más bien. Hubo algún problema con el sistema hidráulico que también se solucionó, que es normal en la maquinaria que funciona hidráulicamente, toda la maquinaria pesada. Sé que se corrigieron los detalles que tenían y quedaron funcionando.

Hasta ahí lo que recuerdo.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Hasta que usted estuvo en el año 2016, ¿esos camiones cumplieron la doble función, es decir, circular en ruta y también desplegar por vía? ¿Se cumplió la doble función de bivial?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Sí, se cumplió. Lo que pasa es que la parte de andar sobre vía en Uruguay no es muy necesaria, se ve más en otros lugares. Toda esa maquinaria se hace pedido, es como cuando uno se hace un traje: uno no va como quien va a una automotora y dice: "Dame dos de estos, dame dos de estos", sino que uno tiene que tener en cuenta el clima, si hay, si no hay nieve, el ancho de la vía, que se llama trocha, o sea, una cantidad de prescripciones. Las máquinas ferroviarias se hacen a medida y a pedido, y demoran en entregarse porque se confeccionan.

Sí, funcionaron. El problema es que la parte de girar daba algunos problemas por el peso; estaban medio excedidos; me acuerdo cuando... Las máquinas deben ser homologadas. "Homologar" quiere decir tener la autorización específica para circular tanto en ruta como en vía, y me acuerdo que tenían un poco más de peso en la rueda delantera; no me acuerdo si 1.000 o 1.500 kilos. Entonces, había que aumentarles el tamaño de la rueda y arreglarles el sistema de la suspensión para que ejercieran menos presión por el terreno. El peso, básicamente, es para no destruir el lugar donde rueda. Entonces, quedaba más patón -digamos- el camión y distribuía mejor el peso, y eso se iba a arreglar. Me acuerdo que se mandaron algunos correos a esta empresa española explicando el problema que había para la homologación, que tenía mucho peso adelante. ¿La solución más inmediata que se encontró? Los camiones para girar en el lugar sobre la vía, para quedar mirando para un lado o para el otro, porque tienen cabina y no circulan marcha atrás, sino que se daban vuelta-, tenían un aparato que se llama tornamesa -básicamente, es un gato que lo hace girar en redondo en el mismo lugar y lo baja a 180 grados y queda mirando hacia el otro lado-, y eso les ejercía un poco de peso sobre el chasis. Creo que por practicidad se decidió quitárselo para que no hiciera tanto peso sobre los ejes y sobre el chasis, que se podía deformar un poco, porque en realidad, eso no es sumamente imprescindible en Uruguay, está hecho para vías largas que están encasilladas y donde el vehículo no puede dar vuelta por sí mismo, pero en Uruguay, que tenemos salidas cada pocos kilómetros, el camión sale con las ruedas, da la vuelta y entra sobre la vía mirando para el otro lado. O sea, no significó una inhabilitación; de repente sí una limitante, pero no una inhabilitación para que los vehículos se utilizaran.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Siguiendo su relato, entonces, hasta que usted estuvo en el cargo en 2016, no hubo ninguna acción concreta reparatoria o pidiendo que la garantía se activara para esa empresa española.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Eso se manejó a nivel del Directorio. Creo que se solicitó ejecutar la garantía y que se solucionaran algunos problemas, pero de todo lo que yo veía y escuchaba se deducía que no había pureza de intención en la empresa española, no actuaban de buena fe. Primero, dijeron que se habían doblado los diploris -esas rueditas de tren que bajan- porque lo habían tratado mal en el puerto y lo habían golpeado, lo que a la vista era ridículo: fue un problema de que estaba muy despatarrado el camión e hizo mucha presión. Y siempre daban evasivas. Y sé que después quebró la empresa; no avisó nada, dio concordato en España; no avisó nada y dejó de contestar los *mails*. Todo eso lo manejaba el Directorio, a través de la parte legal de AFE, porque era todo un problema de aceptación y de garantías que implicaba un conocimiento legal de la cosa.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Para ir cerrando este capítulo, quisiera decir que le hice todas estas preguntas porque se contradice, en cierta manera, con la versión que dio en su momento acá el presidente actual de AFE, el exvicepresidente, el expresidente, sobre que los camiones no llegaron a cumplir la doble función. Por eso, quiero dejar bien en claro su posición de si en ese momento, 2015-2016, efectivamente, cumplieron esa tarea sí o no.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Las desmalezadoras estaban puestas a la orden de una gerencia de primer nivel que se llama de Infraestructura; básicamente, es la que hace y mantiene las vías. A cargo de esa gerencia, en el momento que yo estaba, estaba el ingeniero Carlos León. Me consta que él las probó porque me pidió para probarlas y me comunicó que las había probado. Se hizo un viaje hasta Peñarol probándole todas las funciones y funcionó; más allá de los inconvenientes o las limitaciones que tiene, la función la cumplió. Eso me fue informado a mí por el gerente, porque era una inquietud que teníamos todos: "¿Esto funciona o no funciona?". Sí, funcionó.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Para cerrar el tema, usted habló de los delegados españoles, que estuvieron presentes y que no se había firmado de conformidad la recepción. Antes de que usted se fuera, ¿se firmó esa conformidad de recepción, hubo contacto con los delegados españoles?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Bueno, no puedo dar fe de eso porque no lo recuerdo, pero sé que eso estaba con la parte legal de la empresa, ¿verdad? Creo que no. Es más, me animo casi a asegurar que no porque se estaba reclamando justamente la garantía, que los vehículos no cumplían las normas que se habían solicitado, o sea, no se ajustaron al pliego licitatorio, no entregaron el producto acordado y estaban dando evasivas.

Así que me parece, tengo la convicción casi de que eso no se firmó. Si bien no estuve directamente involucrado porque era un tema legal y lo manejaba el Directorio, por lo que recuerdo, no.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Primero, quiero hacer alguna consideración.

Creo que las respuestas han sido sumamente claras. Con relación al tema de los camiones, quedó sumamente claro que esos camiones sí funcionaron; aunque se insista en tratar de cambiarle la respuesta que usted está dando, usted se ha mantenido firme en plantear con mucha claridad a toda la Comisión que los camiones sí anduvieron.

Sobre esa base, como uno no conoce cómo funciona el tema de los camiones, sería bueno si usted me pudiera explicar si los camiones biviales tienen una marcha hacia adelante y también tienen una marcha hacia atrás. Parece una pregunta muy simple, pero tiene un significado importante a la hora de hacer los análisis correspondientes sobre este tema.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Es una pregunta técnica. Voy a utilizar mi sentido común. Me hubiese llamado la atención que no tuvieran marcha atrás y creo que me lo hubieran comunicado; yo no los operé personalmente. ¿Por qué? Porque al ser biviales o bimodales, en la ruta andarían solamente para adelante; si uno no encuentra dónde doblar, sigue de frente, termina en Rivera. Entonces, me parece que sí. Eran camiones Renault.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Eso es en la ruta, pero ¿en la vía? Mi pregunta era específicamente sobre la vía.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- No sabría... Me parece que sí; es algo técnico; porque eran camiones normales que transmitían la fuerza motriz a las ruedas de goma o a las ruedas de tren. Si tenían marcha atrás para la rueda -porque eran camiones Renault si mal no recuerdo-, obviamente que también la transmitían hacia las ruedas de tren.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si nadie va a hacer más preguntas sobre este tema, pasamos a otro.

¿Hay alguien que quiera hacer una pregunta sobre inmuebles, por ejemplo?

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Quisiera preguntarle al testigo lo siguiente, porque hemos venido a saber aquí, en el trabajo de la Comisión, que AFE tenía una serie de dificultades de gestión con los inmuebles de su propiedad: no sabía exactamente cuántos son, dónde están, en qué situación contractual están.

Lo que quiero preguntarle es si por iniciativa propia o por orden del Directorio desarrolló usted alguna gestión relativa a los inmuebles del instituto, ya sea para determinar su situación jurídica, para regularizar alguna de esas situaciones jurídicas,

para completar el inventario de los inmuebles, en fin, lo que fuere, pero si por orden del Directorio o por iniciativa propia adoptó usted alguna medida como gerente general con relación a los inmuebles de AFE.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Bueno, sí. Entre las cosas que hago, soy asesor y doy clases de operaciones y logística. Entonces, apenas me hice cargo, yo hacía reuniones todos los martes con los gerentes, toda la mañana, desde la mañana hasta el mediodía, porque me gustaba coordinar con todos, que todos supieran todo y que se sacasen las dudas que tuvieran. Le decían, muy graciosamente, "la escuelita de Fernández", por mi apellido, que eran los días martes, todas las semanas.

Recuerdo que lo primero que les dije fue: "Bueno, lo primero que tenemos que saber son los medios humanos, materiales, el tiempo, el dinero y la información con la que contamos"; eso es de administración, es propio de cualquier administrador. Y les dije: "Tenemos que saber el material rodante que tenemos y tenemos que saber todo el resto de lo que es propietario AFE". ¿Por qué? Porque AFE tiene una característica: es el principal terrateniente del país. Son 3.100 kilómetros de vías, aunque ahora esté habilitado la mitad, toda la faja de vías con las instalaciones logísticas que tienen a los costados, desde potreros, galpones, todo, en estaciones abandonadas, son todas propiedades de AFE.

Cuando llegué, estaba recién instalada una comisión. Se había hecho un convenio con el Instituto Julio Ricaldoni, de la Facultad de Ingeniería. Al lado de mi despacho, en la habitación siguiente -en el edificio-, había una escribana -no recuerdo su nombre, me acuerdo que era pelirroja-, la muchacha hacía todos los trámites legales y averiguaba toda la parte documental de los bienes inmuebles de AFE; había una ingeniera agrimensora, joven también, me acuerdo del apellido, Pérez, y había una tercera muchacha, Modernel, que era la que hacía los trámites presenciales y todo eso. Todos los días conversaba con ellas, porque estaban tratando justamente de actualizar, y me comentaban algunos datos. Voy a compartir con ustedes algo anecdótico. Me dicen: "Estamos encontrando documentos de la familia de Artigas, el tren se hizo arriba de propiedades de la familia de Artigas, nuestro prócer". La ingeniera agrimensora utilizaba un programa llamado GIS -es la sigla en inglés de Sistema de Información Geográfica-, con el que se va dibujando digitalmente el terreno y en otra capa, las vías. Entonces, todo eso iba a quedar digitalizado. Ella me decía que los planos viejos, los azules -se dibujaba con azul o en sepia- tenían diferencias hasta de 300 metros con la realidad, cuando uno compara la vía actual, medida por GPS, finamente; no coincidía. Siempre se estuvo trabajando en eso.

En grueso me acuerdo... No llegaron a terminar. Yo me fui y continuaron con eso. Supe después que por un problema de rubros no se renovó el convenio con la Fundación Ricaldoni y creo que ese trabajo quedó sin terminar, pero siempre me mencionaron que había entre mil quinientas y dos mil propiedades que tenía AFE.

Todo lo que era comodatos, arriendos, todo eso, lo manejaba directamente el Directorio. O sea, yo, como gerente general, no tenía las potestades ni la autorización para firmar ningún tipo de contrato, préstamo, arrendamiento o concordato. Todo eso, si había una solicitud, se hacía un oficio y se elevaba al Directorio, que era el que lo aprobaba o no.

Lo que sí estaba muy desperdigado -que creo que alguna otra persona les debe haber comentado-, era muy difícil... Por las continuas reestructuras que AFE había tenido, las disminuciones de personal y una cantidad de eventos, no era muy ordenada la parte administrativa; para encontrar un expediente, había que seguirlo como un sabueso porque, cuando querían acordar, se perdía en alguna oficina. Entonces, me consta que la

parte documental de los contratos, comodatos y todo eso, estaba en la parte legal, estaba como medio desparramado; no estaba centralizado y, menos aun, digitalizado. O sea, todo estaba a mano; si uno quería saber algo de un expediente, tenía que ir a buscarlo en sólido, encontrarlo y mirarlo en papel. No había una base de datos centralizada de todo eso.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Si entiendo bien lo que dice el señor Fernández, él tomó conocimiento de la existencia de un grupo de trabajo que tenía que ver con la Fundación Ricaldoni, pero no recibió ninguna instrucción directa del Directorio de ocuparse de la gestión de los inmuebles ni tampoco desarrolló una línea de trabajo propia con relación a los inmuebles, simplemente se enteró de que estaba trabajando la Fundación Ricaldoni. ¿Es así?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Es correcto. Yo igual recorría porque se presentaban algunos problemas de índole de administración en algunas propiedades que invadían o pretendían robar. Entonces, a veces iba presencialmente a ver, o cosas que estaban en comodato y se quejaban; me decían que habían agarrado más de lo que se les había dado o no los mantenían. O sea, alguna queja o algo, yo iba. En ese momento había un encargado de la seguridad, que era el que gestionaba todo eso, que se llamaba Julio Baccino, que formaba parte de AFE. Íbamos con él a mirar y a controlar qué era lo que no se ajustaba a la realidad o lo que no debería ser o alguna denuncia policial, yo qué sé: cortaban árboles sin permiso o alguien se había metido en una estación abandonada. Esa gestión de inmuebles sí se hacía. Yo la seguía personalmente y la mayoría de las veces, si ameritaba, concurría personalmente.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿En alguna oportunidad el Directorio lo llamó a usted como gerente general para pedirle su opinión acerca de la situación general de los inmuebles de AFE, qué medidas se podrían tomar, por ejemplo, para aclarar esa situación?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Sí, era un tema que a veces hablábamos -¿verdad?-, pero que como no se tenía a ciencia cierta idea de lo que AFE era propietario y de lo que no y tampoco había -como les dije anteriormente- una base de datos centralizada para saber realmente qué había en préstamo, en comodato o en alquiler, se tomaba como una tarea de largo aliento: "Bueno, primero vamos a ver qué tenemos y vamos a ir juntando la información". O sea, era una tarea que excedía el tiempo que yo estuve, ¿no? Era como una meta estratégica de llegar a dominar todos los bienes que tenía y su estado actual.

SEÑORA PRESIDENTA.- Fuimos bien concretos.

Le agradecemos su presencia.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Es un placer.

Estoy a las órdenes por cualquier otra duda que tengan o en lo que pueda ser de utilidad.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Preguntaría algo más, señora presidenta.

En el temita de la Autorización de Uso de Vía, que acá se manifestó que recién se pudo concluir en este período, en los dos años que él estuvo -2015 y 2016-, ¿qué fue lo que sucedió? Si nos puede explicar ese tema.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Bueno, cuando yo me hice cargo venía ya la licitación del período anterior. Ganó una empresa y me acuerdo que se decidió hacer lo

que vendría a ser la torre de control, la oficina de la estación nueva, la que está pegada a la Torre de las Comunicaciones, que forma parte del complejo -toda vidriada en azul-, y se iba a ejecutar toda una obra de infraestructura, primero, para poder adaptarla para hacer de torre de control de todo ese sistema de Autorización de Uso de Vía que era digital. O sea, tenía una serie de innovaciones y se tenía que tener ese sistema de vigilancia de la vía las veinticuatro horas y la autorización de su uso, ¿verdad?

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- El tema es que acá los testigos que han venido han manifestado que había un plazo para ejecutar esa tarea y queremos saber por qué no se cumplió ese plazo.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- La verdad es que, según yo recuerdo, hasta que ejercí la función de gerente general, creo que no se había vencido ningún plazo. Igual, de cualquier manera, las obras venían un poco retrasadas. Con respecto al cronograma de eventos previstos de construcción sé que venía todo un poco desfasado, pero no tengo idea de cómo terminó eso porque, ya le digo, los plazos de entrega eran posteriores a la finalización de mi desempeño como gerente general.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Sí, porque había un plazo de doce meses por contrato que se tenía que ejecutar. Se pasó ese tiempo, y queremos saber en el tiempo en que usted estuvo qué se pudo concretar: si se instalaron las computadoras, el fin de tren, qué fue lo que se pudo concretar.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Creo que nada. Creo que nada porque se estaba haciendo -digamos- la parte edilicia -¿no?-, la infraestructura y acondicionándola para recibir todos los equipos de computación y todo el sistema de uso de vía. No llegué a ver yo ninguna torre de control ni pantalla -para decirlo gráficamente- ni controles instalados, porque estaban en la etapa previa, que era la adaptación del lugar físico para recibir toda la parafernalia -digamos- que implicaba el manejo electrónico de la vía.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- ¿Y el equipamiento en las locomotoras ya estaba instalado, se instaló, no se instaló?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- No, que yo recuerde no se había instalado. Inclusive, me acuerdo de alguna conversación acerca de que el sistema de Autorización de Uso de Vía podía hacerse con dos opciones. Una era colocándole frenado automático. O sea, si la torre de control veía que iba a causarse un accidente o pasar algo tenía la posibilidad de frenar en forma remota el convoy, el tren. Me acuerdo que se discutía si se podía poner eso como accesorio, el frenado remoto del tren. Entonces, no; no había. En esa época, las locomotoras tenían solamente un sistema de traqueo satelital -Punta Tracking creo que se llamaba- que no se usaba. Me acuerdo que yo después me contacté con la empresa y empezamos a usar el sistema. Se pagaba, lo pagaba la empresa SELF, que no es AFE; SELF es la parte privada. Ellos pagaban por un traqueo de las locomotoras que no se usaban y me acuerdo que yo lo activé. Me hice hacer un usuario y todo y podía ver dónde estaban, en tiempo real, las locomotoras. Era lo único electrónico avanzado que tenía, pero venía de la época anterior y no formaba parte del AUV.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Entonces, en su período, el cumplimiento de la empresa ART no se dio.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- No puedo dar fe porque no lo recuerdo; no tengo en este momento el cronograma de los cumplimientos. Sí puedo dar fe de que no se hizo nada... O sea, las locomotoras no tenían ningún equipamiento extra.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Esto era algo que parecía que iba a ser breve.

(Hilaridad)

—Viendo las resoluciones del Directorio y teniendo en cuenta que usted estuvo en el año 2015 y parte del año 2016, ¿usted tenía conocimiento de que se creó una comisión para hacer el seguimiento de todo el tema de la AUV? Digo esto porque acá estamos viendo una resolución, que está fechada el 17 de febrero del año 2016. Dice lo siguiente: que por resolución 297 del año 2015 "[...] se adjudicó a la empresa Araucaria Rail [...], el suministro e instalación de dicho Sistema [...]". A su vez, el Directorio resuelve: "[...] CREAR una Comisión de trabajo, para el seguimiento e implementación del 'Sistema Integral de Gestión Ferroviaria,'" nuevamente "adjudicado a la empresa [...]". Pero, inclusive, sigue hablando en relación a quiénes estuvieron en esta comisión de seguimiento.

¿Usted tenía conocimiento de que se había conformado una comisión de trabajo para el tema de la AUV?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Sí, era más que nada porque eran temas específicos técnicos. Entonces, por ejemplo, había cosas que el ingeniero que era encargado de señales, junto con el de infraestructura... O sea, sí, tenía conocimiento, porque eran temas que eran muy específicos, muy técnicos y se designó a... Son las mismas gerencias -básicamente- que intervienen en Cadea (Comisión Asesora de Adjudicaciones), en la que se pone a los especialistas involucrados que tienen el conocimiento técnico de una licitación a hacer el seguimiento y el contralor de cómo se viene desarrollando, ya que se utiliza mucho vocabulario técnico y son cosas muy específicas, y no todo el mundo es docto en esas cosas. Ese fue el espíritu por el que se creó esa Comisión, para que los especialistas del ente hicieran el seguimiento adecuado y técnico.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Hasta qué fecha estuvo usted en la gestión?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Américo).- Hasta fines de junio de 2016. No recuerdo bien la fecha, pero fue hasta fines; casi todo el mes de junio.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia del señor Américo Fernández. No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠