



Academia del Mar

CUADERNO TALÁSICO N°7

Presentado por:

**Académico de Número n° 28
Almirante Enrique Molina Pico.**

Tema:

Una propuesta polémica: el puente internacional de Buenos Aires- Colonia.

Presentación:

Febrero 1998

Expuesto y debatido en la Sesión Plenaria Ordinaria n°18, 19 y 20 del 28 de abril, 26 de mayo y 30 de junio de 1998.

UNA PROPUESTA POLÉMICA: EL PUENTE INTERNACIONAL BUENOS AIRES-COLONIA

I-Introducción:

Si bien en la presentación del trabajo he calificado al proyecto como una “propuesta polémica”, he de romper con prácticas literarias que permiten retener hasta el final la atención de los lectores descubriendo al principio la trama, o si se quiere he de dejar de lado la ambigüedad propia de muchos discursos políticos tendientes a quedar bien con tirios y troyanos, y expresaré desde el comienzo mi juicio de valor sobre la obra mencionada.

Creo conveniente hacerlo así pues permitirá al lector ponderar los juicios que he de realizar, y si se quiere, también relativizarlos, pero pese a esta toma de posición inicial, sí puedo asegurar que he llegado a ella luego de largos análisis y meditaciones, conociendo por mi profesión muchos de los temas que de una u otra manera se relacionan con el puente y sus consecuencias. También debo exponer a la luz pública que mis juicios, hoy, no son expresiones abstractas, académicas, desligadas de una realidad vivencial, sino que –y es un orgullo decirlo- que están teñidas de la pasión de lo argentino.

Aclaración mediante, mi opinión es que el puente tal cual está siendo llevado a cabo por la Comisión Binacional ad-hoc, es totalmente contrario a los intereses argentinos y que en lugar de puente, la obra, podría ser llamada “la autopista elevada Buenos Aires-Colonia”.

¿Cómo surge?, o ¿cómo se va armando la realidad ante la cual nos hallamos?: Desde hace muchos años existe en el imaginario popular la idea de un puente a través del Río de la Plata, pero esto no había pasado de ser lo que en realidad era: una idea romántica, con el atractivo adicional que tienen todas las grandes obras de ingeniería y en especial si por sus características son “únicas, o las más grandes en el mundo” .

Esta idea dio origen en 1985 a un acuerdo presidencial argentino-uruguayo mediante el cual ambos países se comprometían a estudiar la factibilidad de realizar la obra. La firmaron los entonces presidentes doctores Alfonsín y Sanguinetti, éste, hoy nuevamente a cargo del Poder Ejecutivo uruguayo y verdadero motor de la idea del puente.

El cambio de gobierno en el vecino país no motivó ningún cambio en la política “pro-puente” que se vivía en la dirigencia uruguaya y se siguió adelante con la idea de estudiar la factibilidad de su construcción, pese a que era una especie de secreto a voces que la opinión técnica argentina estimaba que la obra era “no viable”ⁱ

Todo lo realizado en torno del puente fue hecho sin conocimiento previo, ni debate por parte de la opinión pública, la que en su conjunto continuaba teniendo el puente como esa obra romántica a la que nos hemos referido, hasta que a fines de 1996 tomaron difusión los primeros diseños concebidos sobre él y el primer estudio del Banco Mundial en el que se establecía que el puente no era económicamente rentable si se lo encaraba como una obra a financiar con recursos privados, o bien con cualquier tipo de recursos pero a los cuales había que aplicarles los criterios de rentabilidad usuales en la práctica económica

Pese a esta importante objeción la Comisión Binacional siguió adelante con su proyecto y con financiación del Banco Mundial se encargó un estudio a una consultora internacional, en el que se afirma que dadas ciertas condiciones en la situación económica la obra sería rentableⁱⁱ.

Sin lugar a dudas el puente ha de afectar a muchos aspectos de la vida argentina, tanto en las costas del Río de la Plata como aguas arriba, no obstante, ello el proyecto siguió adelante sin solicitar la oportuna opinión de los interesados, o al menos, de los organismos responsables de los distintos sectores afectados tanto nacionales como provinciales o porteños.

Cuando se difundieron los primeros datos se establecía que el puente uniría las márgenes entre las cercanías de Punta Lara y las de Colonia, que tendría un pasaje central de 50 metros de gálibo y que el resto era una “autopista elevada” construida a 6,50 metros sobre el cero, (las alturas están referidas al cero del Riachuelo), lo que equivale a decir unos 5 metros sobre el nivel normal del agua; quizá con ojos más ciudadanos nos convendría decir que corresponde a la altura de uno de los puentes de la Panamericana. Y ese puente-autopista sería sostenido por mil pares de pilotes, pues las pilas estarían separadas por uno 40 metros, quedando como luz horizontal a lo largo del puente una cifra considerablemente menor pues hay que descontar el ancho de las pilas.

Finalmente, el 20 de septiembre de 1996 en la ciudad de Montevideo los presidentes Menem y Sanguinetti firmaron el tratado para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata.

En el documento se establecen las condiciones para la construcción, que será llevada a cargo por el sistema de concesión de obra, se crea una comisión administradora, se define la jurisdicción y se agrega una cláusula que excede al puente en sí mismo, pues para asegurar la rentabilidad de las obras se prohíbe la construcción de cualquier otra unión física entre nuestros dos países, lo que sin duda ha de afectar la posible utilización del Delta como traza postergando su desarrollo.ⁱⁱⁱ

La primera reacción pública se originó en algunos navegantes deportivos, que conscientes de la transcendencia de los valores indicados hicieron llegar sus objeciones a la Comisión Binacional, pero creo que hay que reconocerlo públicamente fue la Comisión Directiva del Club Náutico San Isidro la que decidió enfrentar orgánicamente el tema y analizarlo con un criterio amplio para aportar datos y proposiciones que permitiesen salvar los inconvenientes y encontrar las soluciones que mejor se adaptaran a los intereses argentinos.

Tuve y tengo el honor de haber colaborado con dicha Comisión Directiva y la tarea en ella me permitió estudiar en profundidad el tema y opinar con cierta solvencia sobre él, aunque no por ello dejo de reconocer que no soy el dueño de la verdad y que algunas de las propuestas pueden ser mejoradas, y ojalá lo fueren.

Analizados los pormenores, con la salvedad que la información de la que disponía el público era muy limitada, pues la Comisión Binacional había trabajado con un criterio de secreto que a mi entender no corresponde para una obra pública, en especial de la transcendencia de la que se considera, se concurrió al mencionado organismo y fue el curso que tuvo la amable reunión el que fijó el concepto aplicado para el análisis que se desarrolla.

II-Las preguntas lógicas:

Un análisis lógico de una obra de esta naturaleza impondría una serie de preguntas para ordenar el pensamiento, así a nuestro criterio el orden de preguntas a contestar debería ser:

- a. ¿Es necesaria la construcción de una nueva unión física con el Uruguay?,

- b. En caso de ser necesaria la construcción de la nueva unión: ¿Cuál debería ser la traza ideal para la realización de la obra?, y finalmente:
- c. Establecida la necesidad de la obra y fijada la traza: ¿Qué características técnicas debe tener la ligazón indicada?

No obstante ello, la Comisión nos informó que el puente se construiría y que la traza estaba fuera de toda discusión, pues eran decisiones políticas, es por ello que el orden en el cual se enfrentó el trabajo es exactamente el inverso del lógico, pues si la decisión en cuanto a la construcción y a la traza eran irrevocables, nos dedicaríamos a mejorar dentro de lo posible las condiciones técnicas de una obra verdaderamente importante.

El concepto general que encuadra a todo lo actuado hasta el momento, es que se construirá un puente mediante inversión privada, no aportando fondos el estado y que luego de finalizada la obra, ésta se entregará en concesión a quienes llevaron a cabo la tarea, los que deberán recuperar el capital, más los intereses, mediante una adecuada fijación del peaje, lógicamente entrarían en el campo de la concesión la explotación de negocios subsidiarios, como ser los servicios prestados a los viajantes y las ventas en zonas aduaneras libres, en estos casos conocidas comunmente como “duty free”.

Si el estado se comprometió a no invertir en la obra, y conociéndose gracias al estudio del Banco Mundial que no era rentable, la única forma de lograr interesados en la construcción es disminuir al máximo las exigencias de todo orden para reducir los costos.

Es por ello que ni la Comisión Binacional, ni ningún organismo técnico, desarrolló un proyecto o anteproyecto que contemplara la necesidades del país, dejando a cargo de cada oferente en la licitación el estudio y la propuesta técnica derivada; el ente binacional solamente estableció algunos parámetros de mínima y que son los expresados en párrafos anteriores.

Este concepto, reduciendo al máximo las exigencias y por ende los gastos, tiende a hacer la obra atrayente a los inversionistas, pues como ya lo había advertido el Banco Mundial era económicamente inviable si tenía que enfrentarse la obra solamente con el peaje.

Es así que el puente sobre el Río de la Plata se concibió siguiendo lo que puede pensarse como la definición más simple de puente: “Un puente es

una obra de arte, o de ingeniería, destinada a salvar un obstáculo, en este caso una vía de agua”.

Definición que puede ser válida pero que sin duda no es aplicable al Río de la Plata, que no es una simple vía de agua, sino que es una singularidad geográfica mundial que condiciona la vida de sus ribereños, de todos los que habitan en su hinterland y aguas arriba en la hidrovía Paraná-Paraguay.

Su aplicación directa hace que el puente sobre el Río de la Plata no sea tal, sino que sus características de diseño, lo convierten en una “Autopista elevada” o en el peor de los casos en un verdadero “Dique”.

III-Las características del puente y sus inconvenientes:

Las primeras reacciones motivaron que la Comisión incorporase como requisito no solamente el pasaje central para la navegación principal, sino también dos pasajes laterales para la navegación secundaria, uno ubicado en las proximidades de la costa argentina y el otro en las de la uruguaya. Estos pasajes laterales tendrían un gálibo 30 metros y una luz horizontal de 100 metros. Sin duda esta modificación es una mejora, pero no soluciona el problema principal que es el corte del río convirtiéndolo, de hecho, en un lago interior y en el remanente Río de la Plata exterior, vedando el libre uso de sus aguas en la mayor parte de los 40 kilómetros de ancho del río, que hoy es navegable en gran parte no solamente para las embarcaciones deportivas, sino también para las comerciales de menor porte, para las de servicio y para las embarcaciones públicas.

Al tener difusión pública el avance del proyecto se desarrollaron una serie de seminarios organizados por el Centro Naval, el Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales y la Universidad del Salvador, el Centro de Navegación y la Unión Industrial Argentina, los que sumaron sus

Con los requerimientos fijados en esa forma genérica, analizaremos su incidencia en la navegación:

El primer punto a tener en cuenta es que como resultado de la apertura de un pasaje principal en el centro y dos secundarios en las proximidades de las costas se produce el primer efecto: el puente es un “concentrador artificial del tránsito” que expresado de otra manera significa que el puente actuará como un incrementador del riesgo náutico, pues obliga a pasar por un mismo lugar a grandes buques de muy diferentes tipos y características

náuticas y de maniobra, grandes graneleros de gran eslora, manga y calado, junto con los portacontenedores caracterizados por su gran obra muerta, lo mismo que los cruceros, que a su vez poseen una velocidad más elevada, a esta navegación de ultramar debemos agregarle las embarcaciones ultraveloces que realizan la carrera, así como la navegación comercial menor y auxiliar además de la deportiva.

Si nos atenemos a las cifras de hoy, debemos pensar en un tránsito anual del orden de unas 7.000 embarcaciones mayores y de unos 11.000 veleros y cruceros de turismo que cruzan la zona en la que se construiría el puente. Hoy ese enorme tráfico se dispersa por todo el ancho del río siguiendo el canal solamente los grandes buques.

El obligar a utilizar un estrecho pasaje, aún con la existencia de los auxiliares, creará situaciones de riesgo en numerosas oportunidades, pues a las distintas características y posibilidades de maniobra, muy poca sin duda para los grandes buques, se agregará la impericia náutica de muchos de los que emplean embarcaciones deportivas, que si bien han accedido a los permisos necesarios para “despachar” su embarcación, no son profesionales de la materia y las condiciones meteorológicas y las coincidencias del azar, los puede poner en una atolladero en el que por un lado estarán las pilas del puente y por el otro los cascos de los buques en travesía..

Se podrá argüir que con un adecuado ordenamiento de los pasajes el incremento del riesgo será mínimo, la realidad de la navegación demostrará sin duda que esta premisa es falsa pues si bien puede decirse que “Dios es marino” no podemos exigirle que actúe como piloto en cada una de las embarcaciones y que independice a las embarcaciones especialmente a los veleros, de sus limitaciones propias y de las condiciones del tiempo que muchas fijan su derrota y traban su maniobra.

Es en este punto donde hay que consignar que el representante de la consultora Louis Berger en su exposición sobre el tema en el seminario organizado por el Centro Naval, defendió la concentración del tránsito como el único medio para incrementar la seguridad náutica en el Río de la Plata, caracterizado hoy según él por un “tránsito caótico”, esta opinión a mi juicio, y según se vio en el seminario al de todos los profesionales del tema, es doblemente falsa, pues por un lado concentrar el tránsito donde no es necesario no disminuye el riesgo, sino que por el contrario lo aumenta, y por otro lado es totalmente inexacto que hoy la situación en el Río de la Plata sea caótica

Importa dejar especialmente sentado que la situación en el Río de la Plata no es náuticamente comparable con ninguna realidad geográfica donde existen puentes y con las cuales se quiso comparar la nuestra para justificar la errónea aseveración anterior; en efecto ni la bahía de Copacabana, ni el lago Portchartrain, entre otros, tienen características hidrográficas ni de uso que permitan sacar conclusiones válidas para aplicar en lo que es el verdadero “Mar Dulce” de Solís.

Debemos también considerar las limitaciones en altura, cuando inicialmente la Comisión habló de al menos “50 metros de gálibo” se pensó en la Fragata “Libertad”, que sin duda no podría pasar, pero el punto más importante es la posible limitación futura en la dimensión de los buques, sobre todo en los portacontenedores y cruceros pues ambos se caracterizan por una gran obra muerta y un gran “calado aéreo”.

La Cámara de Puerto Privados encargó un estudio sobre la evolución previsible en los futuros años y estableció que el puente debería tener como mínimo una altura libre de 65 metros al cero. El no cumplir con este requisito limitará las posibilidades del puerto de Buenos Aires y los ubicados aguas arriba en la hidrovía Paraná-Paraguay.

Esto ocurre en un momento en el que en el transporte marítimo se produce una concentración de armadores a nivel mundial y un incremento de las dimensiones de los buques empleados, originando circuitos preestablecidos en la que habrá relativamente pocos puertos terminales, a los cuales llegará el tráfico traído por buques alimentadores, o “feeders”, desde puertos convertidos de hecho en “secundarios”. Con las alturas previstas para el puente, a las restricciones que la propia naturaleza impone a la navegación en el Río de la Plata se le agregará una restricción humana que convertirá a nuestros puertos fluviales en puertos “secundarios”.

Al analizar la necesidad o conveniencia del puente el entonces Presidente Lacalle expresó que su utilidad no debería ser únicamente turística, sino que había que lograr que Montevideo se convirtiese en la ciudad puerto del extremo sur del continente, expresando que el de Buenos Aires tenía grandes problemas y que debía tratarse de derivar las cargas.

Normalmente los fletes se derivan hacia los puertos que son más baratos, o convenientes, para el agente marítimo o el fletador pues un puerto no es nada más, ni nada menos, que un centro de transferencia de mercaderías entre distintos sistemas de transportes, pero para comparar la conveniencia

de uno u otro es necesario que los distintos puertos del sistema compitan con igualdad de condiciones. De no hacerse así estaremos favoreciendo a uno en desmedro del otro, estaremos de hecho aplicando una política de fomento de un sector en contra de otro.

Aplicar políticas de fomento es una responsabilidad de gobierno que debe legislar en pos del bien común y de los intereses argentinos, en este caso particular, sin ninguna duda, el puente atenta contra nuestros intereses pues la legislación regional dista mucho de ser homogénea y favorece abiertamente a quienes podrían llegar a ser operadores del puerto montevideano.

Nuestro país ha hecho un esfuerzo remarcable en el mejoramiento de sus puertos, como resultado de ello, el de Buenos Aires es el más eficiente de Iberoamérica, con la excepción de uno operado en Panamá por los norteamericanos, y si por arte de magia el discutido puente hoy fuese una realidad concreta, las diferencias entre los puertos local y montevideano hacen que aun pagando los peajes previstos para el cruce de la obra, es más conveniente operar desde Buenos Aires que desde Montevideo y nuestra terminal le quitaría carga a la otra.

Esto parece un final feliz de una novela rosa, pero desgraciadamente no es así, pues si nuestro país ha hecho el esfuerzo exigiendo enormemente al sector privado operador, a cargo de quien han quedado y quedan casi todas las inversiones y todos los gastos, no ocurre lo mismo –sino más bien todo lo contrario- en el llamado a licitación para privatizar el principal puerto de la vecina orilla lo que crea una grave disparidad que se constituye en una grave injusticia para quienes confiaron en las leyes argentinas.

En efecto, las obras de infraestructura necesarias en nuestro puerto están a cargo en un 90% del operador y un 10% del estado; en Montevideo la relación prácticamente se invierte: 20% a cargo del operador privado y un 80% del estado; por su parte la importación del utilaje –(grúas, grúas puente, etc.)- en nuestro país pagan derechos de importación y el IVA, en la vecina orilla están exentos de ambos, las operaciones portuarias aquí pagan IVA y allí no; la contratación de personal aquí deben cumplirse la totalidad de las leyes laborales, allí hasta un 20% del personal puede ser empleado fuera de ellas. En nuestro puerto, además de todos los problemas propios e inherentes a la operación portuaria, la complejidad de la interacción con la Aduana es de orden tal que sin lugar a dudas es hoy el principal problema que deben

enfrentar los concesionarios; en Uruguay mientras tanto el puerto montevideano es zona franca aduanera.

La realidad del siglo XXI nos va imponiendo una integración que en el nivel regional ya se ha operado en muchos aspectos, y si bien la integración es necesaria y conveniente debe llevarse a cabo en forma justa y ecuánime asegurando una razonable igualdad de oportunidades

Hoy no existe esa razonable igualdad de oportunidades y el acuerdo, de ser aprobado por el Congreso, favorece abiertamente a los intereses uruguayos perjudicando innecesariamente a los propios. Esto es quizás la realización efectiva del deseo del Presidente Lacalle, que cuando se le preguntó por la derivación de cargas de nuestro puerto al uruguayo, contestó con gran criterio de estadista (uruguayo) "...yo quiero mucho al Dr. Menem, pero la Argentina es la Argentina y mi país es mi país".

Creo que nos toca ahora defender nuestro país como el Dr. Lacalle lo hizo con el suyo.

Desde el naufragio del "Titanic" y especialmente luego de la 2ª Guerra Mundial, en todas las actividades relacionadas con la navegación se ha ido tomando conciencia que lo más importante es la vida humana y es así como a través de la Organización Marítima Internacional se fue estableciendo una normativa tendiente a su salvaguardia, que en el aspecto práctico tiene que lograr que luego de ocurrido un accidente náutico los centros de control pudiesen asegurar el arribo de las embarcaciones de socorro con la menor demora posible.

Las exigencias establecidas para el puente determinan que en caso que ocurriera un accidente aguas arriba del puente y las embarcaciones de socorro se encontraran malamente aguas abajo, o viceversa, las demoras en el arribo al lugar del hecho se verían incrementadas en forma importante, pues la embarcación no podría concurrir directamente pues el gálibo de la "autopista elevada" le impediría el cruce salvo en los pasos central y laterales.

Otro tanto vale para las embarcaciones públicas -(Armada y PNA)- en el caso que tuvieran que concurrir para ejercer las funciones propias de los representantes del estado argentino.

Ya hemos hecho mención al incremento de los riesgos náuticos por la concentración artificial del tránsito, pero habría que agregar dos aspectos adicionales que inciden especialmente en la seguridad de la navegación y son uno la luz horizontal prevista para el pasaje central y el segundo la posición relativa con el ingreso al canal Martín García.

La luz horizontal indicada no permite el cruce de dos buques grandes, uno de entrada y otro de salida, pues hay que considerar que lo que está en juego no son las respectivas mangas, sino las mangas aparentes que las determinan las dimensiones propias del buque, incluyendo la eslora, y el abatimiento y la deriva originados por el viento y la corriente existentes.

En cuanto a la posición relativa del puente con respecto al acceso al canal Martín García, al correr ambos prácticamente paralelos y a escasa distancia entre sí, hacen imposible la maniobra necesaria para que un buque que navega el canal continúe su derrota de salida o viceversa, en especial considerando que la corriente tira en forma perpendicular u oblicua a los rumbos de las piernas.

Este aspecto cobra especial importancia porque nuestro país firmó con el Uruguay un acuerdo para dragar el canal Martín García a 32 pies y habilitarlo a la navegación de los grandes buques actuales y que hoy deben ineludiblemente emplear el canal Emilio Mitre. La obra ya está en ejecución y su concreción puede en parte verse malograda por un puente cuya traza fue establecida sin considerar los aspectos relativos a la navegación.

Evidentemente nos encontramos ante una incongruencia en los actos de un mismo estado.

Nos queda por considerar los aspectos relativos a la navegación deportiva, en especial la vélica por las características especiales de los veleros y sus grandes limitaciones en la navegación.

Al comenzar este análisis la misma gente relacionada con el mundo náutico-deportivo dudaba, y se preguntaba a sí misma, si cuestionar las características del puente por el solo hecho que podría afectar a la navegación deportiva no era una banalidad, un snobismo o una preocupación supervacánea de los afortunados que podían dedicarse a la vela, encuadrando a esta actividad como algo no productivo y superfluo.

La respuesta es sin duda clara y concreta: NO.

La actividad náutico-deportivo es una actividad humana que le interesa sumamente al país por distintos aspectos: primero que nada pone al pueblo en relación con la navegación y lo que ella significa para los intereses marítimos argentinos, dicho de otra manera: nuestro país no termina en la costa, o en la playa, su vida y su economía son condicionadas por lo que pasa mucho más allá, en esos mares que la navegación deportiva comienza a mostrar a numerosos connacionales; también es una actividad y una industria a la que se dedica un gran sector de la población, teniendo un peso importante en la exportación nacional, no podemos por último dejar de decir que la navegación deportiva es la actividad que más victorias ha dado a la República Argentina en las competencias internacionales.

Pero quizás antes que un elenco de los intereses que la actividad náutico-deportiva conforma en nuestro país, creo que hay que resaltar el derecho de la ciudadanía a gozar de una alta calidad de vida, la Constitución Nacional establece que uno de los objetivos del gobierno es propender al bienestar general. Y ese bienestar general no debe ser limitado si esa limitación no es exigida por una necesidad de orden superior.

La limitación se concretaría en este caso en un corte del Río de la Plata en una parte en la que tiene 40 kilómetros de ancho, es navegable por veleros en su mayor parte y no hay ninguna razón de orden superior como para sacrificar sin consulta el derecho de muchos argentinos.

Se comprendería y justificaría la construcción en el caso que ésta fuera indispensable para la economía nacional, y si queremos mirar un poco más hacia el futuro, para la economía uruguaya o para la constitución del Mercosur. En ese caso podría sacrificarse el derecho que tienen los argentinos de navegar libremente ese don de Dios que es el Río de la Plata y que hoy se concreta en unos 11.000 tránsitos anuales por la zona elegida para la construcción del puente. Pero estamos convencidos de que no lo es.

Las restricciones que impondría el puente tienen lugar en un medio que como se dijo es único en el mundo, lo es por sus dimensiones y características geográficas, que puestos ya en el problema de la navegación a vela, veremos que se traducen en vientos, nieblas, corrientes, profundidades y un oleaje típico que requieren de un espacio abierto para navegarlo.

Un barco a vela no es libre de seleccionar su derrota en función de los puntos de partida y de llegada, su incapacidad para navegar en contra del viento determina que la mayor parte de las veces el rumbo elegido sea un compromiso entre el punto a arribar y la capacidad de ceñida de la embarcación, pero además la derrota con respecto al fondo difiere muchas veces notablemente del rumbo seguido, pues sufren en grado sumo los efectos del viento y de la corriente en forma de una apreciable deriva y de un marcado abatimiento.

El uso de uno, o tres, pasos fijos obligaría a la navegación a vela a recorrer distancias desproporcionadas, incompatibles con la reducida velocidad a la que se desplazan y mucho más con la poca maniobra que los caracteriza, que en función de lo que se expresó en el párrafo anterior una travesía entre dos puntos puede requerir numerosas bordejeadas, que con el puente de por medio puede convertir en imposibles de realizar en el tiempo de una singladura diurna normal.

Es precisamente en esos pasos en los que se producirá una concentración artificial del tráfico y serán los veleros los que sin duda verán el mayor incremento en el riesgo y en la tasa de accidentes, cuando con su reducido tamaño y maniobra deban compartirlos con los buques de gran porte o de extremadamente elevada velocidad.

Es precisamente en el pasaje principal en el que pueden ocurrir los que la literatura técnica estadounidense llama “accidentes catastróficos”, encuadrando en esa categoría a los originados por buques que al chocar una de las pilas producen la caída del puente o de uno de sus tramos.

Podría pensarse que la probabilidad de ocurrencia de un accidente de este tipo es bajísima, no obstante las cifras de la experiencia nos indican que esa probabilidad no es tan baja, habiendo ocurrido en los últimos decenios un promedio de 1,5 accidentes por año; por ello al colocar un concentrador artificial del tránsito se debería tener presente este riesgo adicional cuyas consecuencias serían verdaderamente catastróficas, como los clasifica la definición americana, pues cerraría el río y toda la cuenca del Plata por un período cuya duración es imposible de prever.

Debemos adicionalmente tratar el comportamiento del río en sí mismo; la intromisión de mil pares de pilotes de aproximadamente cuatro metros de diámetro cada uno, a los que presumiblemente deberán añadirse las dimensiones de sus bases, conformará un verdadero peine cuyas

consecuencias en la sedimentación no están debidamente estudiadas. Sin duda estamos incorporando un factor de incertidumbre importante en la evolución hidrográfica del río, pues hay que tener especialmente en cuenta que Dios perdona siempre, los hombres a veces, pero la naturaleza nunca.

El puente tal cual ha sido pensado tendría su pasaje principal en el lugar por el que hoy pasa el canal principal de navegación, pero el Río de la Plata no tiene definidos sus canales de una vez y para siempre, no obstante ello, una vez construido el puente será inamovible y el lugar que hoy se prevé como el de pasaje restará fijo aunque el río en su variación impredecible haga pasar la mayor profundidad por otro lugar. Esto requerirá un dragado adicional para mantener la máxima profundidad donde el río no quiere tenerla; las consecuencias serán muy simples: habrá que prever fondos extraordinarios para un dragado específico, cuyo única razón, será mantener un canal que la naturaleza quiere cambiar.

Evidentemente este esfuerzo no debería ser pagado por los puertos, o sea por los fletes del tráfico marítimo argentino, pues este dragado será una consecuencia del hecho que el puente haya sido técnicamente pensado para que sea económicamente rentable a su concesionario en lugar de responder a las características específicas del Río de la Plata y a la realidad de navegación que en él existe y presumiblemente existirá en el futuro. A mi juicio todo el gasto que se ocasionare por exigencias de dragado adicional debería ser pagado por el concesionario del puente.

Dejando de lado un poco el aspecto relacionado con la navegación, habría que considerar las posibilidades reales de marcha sobre la plataforma del puente, verdadera "autopista elevada" cuando sople una sudestada que llevará el agua a sus niveles normales de 2,5 ó 3 metros sobre el cero del Riachuelo determinado que la platea carretera se encuentre a unos 4 metros sobre el nivel teórico del agua, nivel sobre el que hay que considerar las olas que barrerán el puente impulsadas por los fuertes vientos propios en esas condiciones meteorológicas. Las sudestadas y los pamperos no serán los mejores amigos del puente y deberían ser tenidos en cuenta al analizar las condiciones de empleo de la obra.

También debería ser tenido en cuenta el riesgo de un accidente de tránsito mayor en un puente de cuarenta kilómetros de longitud sin posibilidades de acceso intermedio, riesgo que sería incrementado si consideramos la posibilidad de un atentado criminal en alguna parte del trayecto, o

simultáneamente en dos, más o menos próximos a cada costa, dejando encerrados a quienes por azar se encontraban atravesándolo.

Lo expuesto hasta ahora son los inconvenientes que el puente puede generar y ello es una consecuencia que los trabajos de preparación se han encarado sin tener en cuenta que se estaba trabajando para una obra muy especial pues debería cruzar el Río de la Plata; se lo ha tomado como un “puente más”, sin considerar que lo más importante no es la obra en sí misma sino el hecho que se construya sobre río que es una singularidad geográfica mundial y que su situación condiciona las posibilidades de distintos niveles de vida no solamente a sus ribereños, sino a todos los habitantes de nuestro país.

Estos errores en el enfoque se agravan enormemente con el trabajo de la consultora internacional contratada: la empresa Louis Berger cuyos estudios carecen de la seriedad debida, pues no pueden calificarse de serios a los estudios especialmente destinados a seleccionar una traza para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata en los cuales no se haya encarado ninguno de los aspectos que se refieren a la navegación.

Es necesario recalcar especialmente que es cierto que el puente afectará a la República Argentina y al Uruguay, pero sin duda los intereses argentinos serán mucho más afectados que los del país hermano.

Ante las presentaciones efectuadas por distintas instituciones relacionadas con el quehacer fluvial y marítimo la Comisión Binacional ordenó tres estudios, uno de ellos relacionado con la navegación, éste que debería haber sido un paso previo y no ex post facto de la decisión sobre la traza y concepción general del puente, fue encargado al Servicio de Hidrografía Naval Argentino y a su par uruguayo en forma conjunta para que se expidiesen sobre las características que debía tener la obra para ser construida en la traza Punta Lara-Colonia, pero los servicios no podían opinar sobre la traza propiamente dicha. Ésta es inamovible. El estudio aún no fue entregado.

Por su parte las instituciones relacionadas con el tema encargaron un estudio a la consultora naviera internacional Hidra, la que estableció que, dentro de lo que es previsible para un período tan largo como se prevé la duración del puente, la altura mínima que el tramo central debe tener es de 65 metros al cero del Riachuelo, mientras que para permitir los cruces con seguridad, la luz horizontal debería ser del orden de los 600 metros.

En el resto del puente el gálibo para permitir el libre pasaje de la totalidad de los veleros debería ser de 40 metros, considerando que la seguridad deber ser proporcionada para las condiciones de mayor riesgo náutico, o sea en la de los temporales del sudeste o de pamperos, pues los veleros en navegación no pueden elegir el tiempo ni la oportunidad de las tormentas, por ello en la cifra establecida para el gálibo marcado se incluyen 2 metros de altura del agua sobre el cero, (cifra que es sobrepasada en ciertas oportunidades), 1 metro de sangría y 2 metros de movimiento vertical de los veleros, pues a diferencia de los buques grandes en los que la relación eslora-longitud de ola es lo suficientemente grande como para que el buque contenga en su eslora varias longitudes de onda con sus senos y sus crestas, pero manteniendo aproximadamente su línea de flotación en el nivel medio del agua, los veleros con una pequeña relación eslora-longitud de onda, navegan a veces en la cresta de la ola sumando a la altura del nivel del agua, la altura de la ola existente en el lugar. La luz horizontal para permitir maniobras seguras debería ser del orden de los 200 metros entre las pilas del puente.

Para establecer los valores se empleó el registro correspondiente a los 8750 veleros matriculados en la zona de influencia.

Estas precisiones mejoran las condiciones de la navegación en el Río de la Plata con respecto a las que existirían si se construyere el puente con las indicaciones dadas como mínimas por la Comisión Binacional, pero dejan en pie muchas de las efectuadas, entre ellas la imposibilidad de emplear el canal Martín García con seguridad.

Los valores indicados no son una propuesta para que el puente se construya en la traza establecida, sino para que si pese a todo, se sigue adelante con la idea de construirlo en ella, sean aquéllos los valores mínimos a emplear en las especificaciones.

IV-La selección de la traza:

Se debería indagar ahora en el tema de la segunda pregunta, que en el orden lógica debería haber sido efectuada antes de establecer las características del puente a construir, y en ella es: ¿Cuál es la traza más conveniente para una unión física en el área del Río de la Plata?

En el estudio de la consultora Berger surge sin mucho fundamento la traza Punta Lara-Colonia como la más conveniente frente a una serie de trazas alternativas, varias de ellas tenían su cabecera argentina en distintos puntos de la costa rioplatense, desde Quilmes, vecina al Aeroparque, como continuación de la Avenida General Paz y desde Olivos, todas tenían en común entre sí y con la de Punta Lara que debían cruzar sobre el río en forma total, presentando ventajas e inconvenientes estudiados especialmente desde la inserción del puente en la ciudad, que evidentemente sería tanto más conflictiva cuanto más densamente poblada era el área de la terminal.

Pero se agregó una traza con dos variantes: la correspondiente al Delta que tenía una de las variantes que podríamos llamar la del “frente del Delta” y otra que corría por una zona ya más estabilizada del Delta, que se iniciaba a la altura de Escobar y finalizaba en las proximidades de Carmelo en el Uruguay.

Esta traza tiene la gran ventaja que gran parte de la obra es argentina, quedando como obra internacional solamente una pequeña parte del cruce final del Río de la Plata en su parte más estrecha o bien el cruce sobre el río Uruguay.

Pero la gran ventaja adicional que ella posee, es que seleccionando un recorrido adecuado se comenzaría a solucionar uno de los problemas de desarrollo que tiene la Argentina actual y que es la existencia de un territorio abandonado como lo es en estos días el Delta en casi su totalidad.

En las conversaciones y en los análisis previos relativos al puente siempre había aparecido como la más conveniente pues permitía revivir a la zona y cumplir un viejo anhelo.

La traza por el Delta aparece descartada sin fundamento cierto en el informe de la consultora Berger, tan es así que los aspectos que llevaron a descartarla pueden resumirse en: impacto ecológico, influencia en las inundaciones locales, incertidumbre en la construcción debido a la calidad de los suelos y costos de las obras.

Queda claro que todos los aspectos que se señalan en el párrafo anterior deben ser analizados antes de efectuar una selección por dónde ha de pasar la unión física con el Uruguay, pero la ligereza con la que se ha efectuado y el uso de verbos en potencial y expresiones equivalentes, que se justifican

en el comienzo de la etapa de análisis pues indican los puntos que hay que profundizar para llegar a un nivel de conocimiento adecuado, pero que no deben aparecer en un informe final sobre el cual se toman decisiones, quitan toda validez al informe de la consultora.

Así aparecen como elementos descalificatorios: el impacto sobre especies raras y escasas y sistemas ecológicos de valor particular, el incremento de niveles de inundación, el cambio en los patrones de sedimentación, el cambio en los canales de ríos, la eliminación de desechos de dragado, el abastecimiento de materiales de relleno y el impacto en uso de tierras desde el conector a la autopista panamericana, pues a cada uno de los impactos ecológicos indicados se le asigna un “probablemente significativo”, estas expresiones derivadas de suposiciones y que indican la necesidad de realizar estudios con mayor profundidad, no efectuados, son las que fundamentan una decisión de la importancia y trascendencia en el tiempo como es la selección de la traza de un puente que no solamente afectará a quienes hoy vivimos en la Argentina, sino que por su envergadura ha de perdurar por lo menos durante todo el siglo XXI.

Con respecto a los impactos ecológicos indicados, y para los cuales sería necesario efectuar los estudios pertinentes, podemos no obstante contar con los datos de modelos hídricos realizados por las autoridades técnicas nacionales para la zona próxima a la que se refiere el estudio de Berger y en el cual las conclusiones desvirtúan totalmente los dichos.

Los restantes aspectos del impacto ecológico y con los cuales parecería que se quisiera crear una especie de “cuco ecológico” para descartar esta traza no tienen solidez y no resistirían un análisis serio.

De la misma manera se tratan los aspectos que se relacionan con la construcción, como ser la capacidad del terreno para soportar el terraplén del camino. La experiencia existente en la construcción de rutas sobre terrenos semejantes y una correcta ubicación del trazado hacen que hoy desde el punto de vista de la ingeniería civil esta construcción es una obra simple que no presenta inconvenientes.

También hay que resaltar el aspecto de los costos derivados por un lado de la adopción de una cota de 6 metros sobre el terreno local, la que aparece como excesiva y lógicamente eleva innecesariamente los gastos; el solo hecho que las entidades del Delta hayan presentado en su momento un estudio en el cual el costo total de la unión física con el Uruguay por la traza

Delta sea un tercio del estimado por la consultora, nos indica la necesidad de analizar con detenimiento las cifras, pues la disparidad es de tal orden que descalifica cualquier decisión tomada en base a ellas.

En resumen, no hay ningún estudio serio que permita descartar como conveniente la traza correspondiente al Delta, en las expresiones de la consultora se descalifica con ligereza los aspectos ecológicos en base a estudios no realizados, y en algunos aspectos en los que existen estudios como es el importantísimo del comportamiento del río en caso de crecidas, los existentes desmienten la apreciación utilizada para desechar esta solución. En otros aspectos se adoptan alturas de terraplenes excesivas y aparecen costos que triplican los presentados por quienes presentaron en su momento una propuesta para construir la unión por este trazado.

Lo indicado hace que sea totalmente cuestionable por su ligereza la conclusión a la que arribó la consultora contratada para el caso.

Se podría indicar además que esta obra puede ser utilizada para endicar algunos grupos de islas y recuperar lo que hoy son terrenos perdidos, el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria ha trabajado largamente sobre esto y se han producido profundos estudios en los que proponen la construcción de un endicamiento sobre 80.000 hectáreas, uno de cuyos lados podría ser la carretera al Uruguay.

Vista con ojos de argentino la selección efectuada nos aparece, sin duda, como una gran oportunidad perdida.

V-La necesidad del puente:

Finalizaremos este análisis por la pregunta que debería haber realizado al principio: ¿Es necesaria la construcción de un puente sobre el Río de la Plata?

Ubicándonos en el principio del siglo XXI y creyendo que el proceso de complementación, o integración, con los países del Cono Sur es no solamente conveniente sino necesario, partimos de la idea que toda unión física con el Uruguay es conveniente, pero sus costos, incluyendo en ellos no solamente los monetarios, sino también los problemas o alteraciones que provoca a otros aspectos de la vida argentina, deben estar compensados por los beneficios que produce o por los problemas que resuelve.

El primer enfoque que se tuvo sobre el puente lo consideraba un nexo turístico, luego el Presidente Lacalle lo cambió y le dio un sentido uruguayo, cuando expresó que el puente tiene que ser el medio que permita al puerto montevideano recibir parte de la carga actualmente destinada al puerto de Buenos Aires, pero también le dio un posible sentido integrador del Mercosur y es cuando dice que el puente debe permitir el tránsito carretero entre Buenos Aires y San Pablo, es más integrando el corredor Santiago de Chile, Buenos Aires y San Pablo. Esta proposición es atrayente.

La proposición de constituir un nexo carretero a través del Uruguay no es la solución para el tránsito carretero pues el trayecto más conveniente es a través de la Mesopotamia argentina lo que permite cruzar un solo paso aduanero, el correspondiente a la frontera argentino-brasileña y no dos, los correspondientes a las fronteras argentino-uruguaya y uruguayo-brasileña, con todas las demoras y gastos que implicaría el doble cruce. Podría argüirse que, en el futuro, no existirán las fronteras entre nuestros países, puede ser cierto sin duda, pero eso es un futuro aún lejano.

Más importante como limitación material es la red vial existente en el Uruguay que no permite de ninguna manera recibir el intenso tráfico carretero que hoy pasa a través de las provincias de Entre Ríos y Corrientes.

La posible construcción del puente Rosario-Victoria determinará que el tráfico proveniente del centro y del oeste de nuestro país, así como el chileno, elijan esa ruta por ser más corta y además tener una sola frontera.

Por su parte el tráfico tanto turístico como comercial entre la Argentina y el Uruguay se realiza sin inconvenientes y a costos razonables empleando los puentes existentes y los modernos medios de navegación que hoy cruzan el Río de la Plata. Su densidad y características no imponen la creación de un nuevo vínculo.

En resumen, se puede decir que un puente es siempre bienvenido, pero en los plazos que se pueden manejar en una acción de gobierno, las necesidades del intercambio de todo tipo con el Uruguay no justificarían de ninguna manera los inconvenientes que generaría su construcción en la traza Punta Lara-Colonia.

VI-Aspectos adicionales:

Habría que analizar el concepto general con el que se piensa construir la obra, que es el de concesión, en ella el concesionario debe afrontar todas las inversiones necesarias para poner la obra en estado de servicio sin ninguna contribución estatal.

Este principio es interesante, pero debe ser aplicado con mucha prudencia, pues cuando la complejidad o redundancias que debe tener la obra para cumplir con las exigencias del bien general aumentan los costos previstos, lleva a que el interés público sea, como en este caso, subordinado al interés privado de los inversores, a través de una simplificación de las exigencias para asegurar una tasa de retorno que haga atractiva la inversión.

Ciertas obras de la infraestructura básica del país deben encararse con el criterio de obra pública, pues no siempre el interés general coincide con el de algunos inversores.

También merece un párrafo el acuerdo internacional que debe firmarse con el país hermano, en él además de crearse una jurisdicción especial para lo relacionado con la obra, lo que es lógico y habitual en este tipo de emprendimientos binacionales, se establece una exención de impuestos para la construcción y gestión del puente, esto que puede ser aceptable, es en el fondo una subvención al concesionario; pero lo que sin duda no es aceptable es la existencia de una cláusula por la que el país se compromete a no construir per se, ni a permitir la construcción de ninguna otra unión sobre el Río de la Plata, se quiere preservar al concesionario de la competencia pero se condena a proyectos que podrían encararse para el desarrollo del Delta.

VII-Conclusiones:

En resumen, en base a lo hasta aquí expuesto es mi opinión que el puente sobre el Río de la Plata, tal cual está siendo llevado a cabo por la Comisión Binacional es inconveniente para los intereses de nuestro país, y ello como consecuencia de haberse basado la selección de la traza en el estudio realizado por la consultora Louis Berger sin la profundidad que la importancia del tema imponía.

Dos son los problemas que el país deberá enfrentar de continuarse con las obras tal cual estaban planeadas, por un lado los inconvenientes a la navegación y al Río de la Plata que el puente crearía, como consecuencia de las características técnicas de la obra, condicionadas a su vez por el sistema

de financiamiento adoptado –la concesión, en la que la explotación del puente debe subvenir a todos los gastos-, pero por otro la selección de la traza posterga la zona del Delta en favor de una obra cuyos beneficios no compensan los problemas que generará.

Creo que es imprescindible rever la selección de la traza.

VIII-A modo de colofón:

Aparte de lo expuesto y a especie de colofón, me importa aclarar mi posición en el tema del puente, pues he sido acusado de atacarlo por defender mis intereses en el Delta, aclaro que no tengo por mí, ni por interpósita persona ningún interés económico, pecuniario o de cualquier tipo en el Delta, salvo el de ser asiduo concurrente a él desde hace cincuenta años y ser parte de nuestro querido país.

Espero que en la República Argentina hayamos crecido y que a los juicios se los discuta con otras ideas y datos, pero no con el recurso de tratar de desacreditar a quien tiene opiniones opuestas a una cierta línea de acción.

San Isidro, 27 de febrero de 1998

DEBATE

PARTE 1 : Sesión Plenaria Ordinaria N° 18 del 28 de Abril de 1998

Ac Presidente Dr Roberto E Guyer.

(Fragmento del ACTA correspondiente al tema en debate)

Ac. PRESIDENTE:

Nos toca ahora ir al último punto de la agenda, que es la exposición del Cuaderno Talásico del Académico Molina Pico sobre el puente Buenos Aires-Colonia. El Sr. Académico que debió haber sido el moderador no ha podido concurrir, por lo cual me permito sugerir que el Académico Puiggrós actúe como tal si está de acuerdo.

Ac. PUIGGROS: me parece que el tema usted lo conoce muy bien y me permito decirle que debe ser conocido por todos los académicos, me parece interesante que usted hiciera una exposición exclusivamente sobre los elementos positivos y negativos de ese proyecto.

Ac. MOLINA PICO: Es un proyecto polémico; tiene su origen en un acuerdo entre los presidentes Alfonsín y Sanguinetti y del lado argentino se tenía la impresión de que no se iba a realizar y que era un gesto hacia Uruguay, más que un proyecto pero todas las cosas tienen vida propia y la Comisión que se armó comenzó a avanzar en sus estudios hasta que en 1996 el Sr. Presidente Sanguinetti firmó con el Presidente Menem el tratado que da vida a la construcción del puente, con algunas características especiales: primero, fija una traza, Punta Lara-Colonia, segundo establece que ambos gobiernos se abstendrían. Esto para no actuar en colisión con el puente, que va a ser construido por el sistema de concesión. Las preguntas que uno encuentra lógicas ante esta obra en el orden natural versan respecto a que sería necesario conocer las características técnicas que la obra tiene que tener para satisfacer las necesidades propias del lugar. Cuando tomé contacto con este tema lo hice a pedido del Club Náutico San Isidro que me pidió un asesoramiento técnico; hicimos un cuestionamiento a la Comisión Binacional del puente Buenos Aires-Colonia.

Cuando fuimos y expusimos nuestra realidad en forma precisa con detalles técnicos difíciles de rebatir, me dijeron que el puente se hace y aquí, y eso está fuera de toda discusión y no entramos a discutir el tema de la traza y tampoco si era o no necesario el puente, por eso en este índice que armé empezaré por el orden inverso, como las características del puente: es una obra de arte para salvar un obstáculo que puede ser un curso de agua, el Río de la Plata, de una singularidad geográfica mundial y condiciona no sólo la vida de quienes habitamos en sus costas sino aguas arriba, por la hidrovía Paraná-Paraguay.

Cuando analizamos estos aspectos encontramos que ha sido concebido con el concepto de obra en concesión y para que sea rentable las exigencias técnicas tienen que ser lo menor posible y ahí surge el primer anteproyecto que yo llamo una autovía elevada, 4,50 m. sobre el nivel del agua, 40 Km. sobre el Río de la Plata y luego 6 m. hasta la costa y eso no es un puente sobre el Río de la Plata. Empezamos a ver los inconvenientes desde el punto de vista de la navegación comercial. Puede ser una solución no para todos sino para la mayoría de los barcos, pero por su propia dimensión, una vez construido ahí quedaría por lo menos por 100 años.

Es muy difícil predecir las dimensiones futuras de los barcos que van a surcar los ríos; los grandes barcos se caracterizan por tener una gran obra viva bajo el agua en contraposición con los barcos destinados al transporte de carga. Estos son barcos de baja densidad de carga relativa y se

caracterizan por un gran desarrollo vertical. La altura prevista está limitada a unos 45 m. de altura. Por otra parte, el gobierno nacional adoptó la decisión, que podrá ser cuestionable, de dragar el canal Martín García. Ahora se navega por el canal Emilio Mitre y no sería necesario un segundo canal. El gobierno aceptó porque le conviene como puerto de transferencia de cargas del Brasil y Paraguay porque los buques pueden entrar libremente sin tener que usar el Paraná y pegar la vuelta por la zona de Baradero. Independientemente de esta obra la parte final del Canal Martín García es paralela a la traza del puente, lo cual impide que un buque que está entrando entre al Canal Martín García, luego de pasar al puente, salga. Un buque a vela es un barco que va donde la naturaleza le permita; hay 11.000 transitando anualmente en la zona donde está el puente.

Por otra parte, debemos admitir lógicamente que una de las evoluciones de los últimos años es el tema de la salvaguarda de la vida humana en el mar. Si llegara a ocurrir un accidente aguas arriba del puente, estaríamos obligados a ir hasta el pasaje central y volver; el pasaje central va a actuar como un incrementador del riesgo náutico porque toda la navegación en el Río de la Plata transcurre en los 80 Km. que son navegables pero, a partir de la construcción del puente, todo va a concentrarse exclusivamente en la luz que deja el puente. Nos dirán los estatutos que desde el punto de vista de la navegación llevarían a que yo dijera que la Consultora carece de la absoluta seriedad porque cuando inicié todo el análisis relativo a este tema, lo consideró sin mención de la navegación.

Ante las primeras observaciones la Comisión Binacional se decidió hacer estudios adicionales, y estos fueron ordenados a posteriori de la selección de la traza. Está definido, y hay interés que se haga, veremos que inconvenientes tiene.

No está terminado el estudio de la navegación porque el pasaje central tiene que tener no menos de 65 m. de altura y una luz horizontal en el orden de los 600 para asegurar que buques de gran tamaño puedan cruzarse y además en el resto, en lo posible se respete una altura mínima del orden de los 40 m. para permitir la navegación a vela con una separación del orden de los 200 m. Estos requerimientos técnicos hacen que económicamente el puente no sea rentable con los criterios de peaje. La Comisión todavía está medio paralizada porque es un tema complejo; la utilidad del retorno del capital también, y con respecto a las otras observaciones de porqué esta empresa y no otra, ésta fue seleccionada apriori. La Consultora descalificó las otras propuestas.

Ac. PUIGGROS: Los señores académicos deben sentir igual que yo una enorme curiosidad por seguir este tema que es realmente de trascendencia y de gravedad, como usted lo ha expuesto. Yo sugiero al Sr. Presidente que le dediquemos otra sesión a este proyecto, de 40 ó 45 minutos.

Ac. PRESIDENTE: Coincido con el Dr. Puiggrós que este es un tema de la mayor trascendencia para la República y la exposición del Académico Molina Pico nos da cada vez más elementos para ver todas las instancias posibles de algo que afectará notablemente nuestro porvenir. Yo creo que lo manifestado por el Sr. Académico es altamente aceptable y si los señores académicos están de acuerdo, la próxima sesión se iniciaría con la exposición del Académico Almirante Molina Pico.

Ac. CASTRO: Sería interesante en su exposición tener referencia a las alternativas.

Ac. PRESIDENTE: El tiempo le va a dar, le imploramos la mayor síntesis, pero le pedimos también la mayor amplitud de todo esto que va a aumentar un espectro de estudios que son absolutamente necesarios y puntuales. Por más que seamos una Academia, no somos sólo una institución académica sino que tenemos que tener problemas concretos y deberíamos ampliar el número de sesiones. Tuve una conversación con el Académico Fraga y me dejó asustado con todo el problema de las inundaciones y lo que estamos experimentando con toda la cuestión amazónica. Nos vemos ante un complejo de problemas que tenemos que considerar, obviamente el tiempo no nos da y tenemos que encontrar un mecanismo para que nos dé y pido a los señores académicos que pensemos cómo podemos encontrarlo. En mayo continuamos con la exposición del Académico Molina Pico y consideraremos todos los problemas actuales y puntuales que hacen a la República. Sin otro tema que tratar se levanta la sesión.

DEBATE

PARTE II : Sesión Plenaria Ordinaria N° 19 del 26 de Mayo de 1998

AC Presidente DR Roberto E Guyer.

(Fragmento del ACTA correspondiente al tema en debate)

Ac. PRESIDENTE: Si no hay otro tema, le pediría al Académico Puiggrós que asuma la dirección de la moderación.

Ac. MOLINA PICO: No sé si retomar la última charla y hacer una introducción de uno de los antecedentes del puente que yo llamo una "propuesta conflictiva". Tiene sus orígenes en un acuerdo argentino-uruguayo entre los entonces presidentes Alfonsín y Sanguinetti; la parte argentina accedió a firmar el acuerdo y analizarlo, teniendo el convencimiento de que se accedía para satisfacer el lado político de nuestras relaciones con la República Oriental. Cuando el presidente Sanguinetti transmitió el mando al presidente Lacalle, esto tomó otro impulso y se cambió el esquema original y dijo que "el puente tiene que convertir a la ciudad de Montevideo en el puerto de Buenos Aires y de la Argentina", y que "yo defiendo mis intereses porque mi país es mi país y la Argentina es la Argentina".

Es una posición que creo es extraordinaria, pero quiero defender mis intereses contrapuestos a los de Uruguay; cuando dice que tiene que servir como nexo para que Montevideo sea el puerto de salida, se cambia el enfoque del proyecto y se tiene el actual como vía de comunicación con el Mercosur y llegamos a tres preguntas: ¿es necesario?, ¿cuál es el precio? y ¿qué características técnicas debe tener la obra para que se pueda realizar exitosamente?. Y ahí comienza nuestra tarea.

Tomamos contacto con la Comisión Binacional Puente Buenos Aires-Colonia donde me dijeron que el puente se hace. La traza es Punta Lara-Colonia y es una decisión política fuera de toda cuestión. Aceptadas las reglas de juego de que se haga en ese lugar, sea o no lógico, vamos a ver qué es el puente.

Está encarado como una obra a hacerse con el concepto de concesión, los gastos para el futuro concesionario que ha de obtener el retorno de su inversión por el cobro de peaje; está estimado un cierto flujo que no asegura el repago del puente, cosa que demora su construcción. Con ese concepto, no obstante, a fin de asegurar al concesionario una tasa de retorno, lo lógico es reducir al máximo o poner las mínimas condiciones técnicas para que la obra sea ejecutada.

El proyecto original o el dibujo original es una autopista elevada en lugar de un puente sobre el Río de la Plata y se ha aplicado una definición básica de

ingeniería que es "una obra de arte para salvar un obstáculo" y en este caso es el Río de la Plata, singularidad geográfica mundial que condiciona la vida de los que habitamos en Buenos Aires y aguas arriba. Con esa visión exclusivamente económica para que la inversión sea en los mejores términos posibles e interese al concesionario, se generó con una altura de 6 m. sobre el cero del Riachuelo durante 40 Km. de Punta Lara a Colonia. Es un dique que separa al río en dos; antes las objeciones se aceptó poner dos puentes laterales, uno en la costa uruguaya y otro en la costa argentina, pero nos dijeron que si tenemos observaciones técnicas, las hagamos llegar y así empezamos a ver una serie de cosas desde el punto de vista de la navegación comercial, como la altura de 50 m. que permite el pasaje de casi todos los buques sobre el cero.

Hay que tener en cuenta que en esta obra que ha de quedar durante un período no inferior a 100 años, es difícil predecir las características técnicas de los futuros buques, pero si tomamos la evolución de los últimos años y vemos lo que sucedió con el puente Zárate- Brazo Largo, hay que ser muy cautos en relación a los puertos de aguas arriba

Hecho un primer estudio, la estructura mínima está en el orden de los 65 m.; como limitación hoy hay buques que no pasan, el último buque tiene 68 m. y todos los de perforación y plataformas de petróleo que pueden venir a repararse, no pueden pasar. Podemos aceptar que son casos excepcionales, pero es una limitación adicional al puerto de Buenos Aires y junto con una característica aduanera e impositiva adicional, favorece el uso del puerto de Montevideo y a largo plazo el puerto de Santos. Otro hecho adicional es que la inversión realizada en los puertos argentinos determina que Buenos Aires sea el mejor puerto de Iberoamérica y si se concreta este puente, el tráfico sería robado por el puerto de Buenos Aires, porque Montevideo tiene las características negativas de un puerto mal operado en manos del Estado y ha sido llamado a concesión y ahí las diferencias son notorias porque para las características de los puertos argentinos, el concesionario tiene que hacer frente al 90% de las obras de infraestructura y en Uruguay es a la inversa. Las operaciones portuarias pagan el IVA y en el lado uruguayo no y este cambio de condiciones aduaneras e impositivas, implican no menos de un 30% en el posible uso de las tarifas portuarias del futuro concesionario en el puerto de Montevideo. Por ser novatos estamos subsidiando el trabajo en el puerto de Montevideo, donde además fueron excluidas las empresas argentinas en su licitación y esto es importante porque se llamó a licitación sin ninguna restricción y fueron excluidas por una cláusula adicional que

exigía cinco años y dos días de operación como empresa portuaria y los puertos argentinos fueron privatizados hace cuatro años.

Quiero decir que el puente, desde el punto de vista de la navegación comercial tiene por un lado la limitación de la dimensión de los buques, por lo que desregula el puerto de Buenos Aires frente a los puertos de Montevideo y la otra inconveniencia es la diferencia impositiva y aduanera para la utilización de los puertos argentinos.

Del lado de la navegación deportiva es una barrera que obliga a todo el tránsito a pasar en un tipo de embarcaciones que no es libre para elegir su derrota y además las velocidades son mucho menores por lo que, lo que era una simple navegación de traslado, más allá de la traza del puente, significará una elongación tal que va a convertir en impracticable un conjunto de navegaciones.

No quiero decir el grado de aumento de riesgo para las embarcaciones menores en caso de sudestadas por la valla que pasa a ser un obstáculo continuo; de la misma manera aparece el complejo de la concentración del tránsito; ahora hay un complejo central tal que van a cruzar todo tipo de embarcaciones como porta contenedores y graneleros en subida y en bajada, los buques de "Buquebús", embarcaciones menores deportivas y embarcaciones menores chatas, todas simultáneamente por ese lugar. Habrá que establecer un control, pero son inconvenientes adicionales a una navegación que hoy se hace con libertad y eficacia. A este aumento de riesgo, queda el riesgo adicional de lo que es la salvaguarda de la vida humana en el mar, y habría que preguntarse qué pasaría en caso de un siniestro que ocurre aguas arriba del puente con las lanchas de asistencia aguas abajo lo que haría más difícil cualquier rescate.

Además está el tema del uso del Canal Martín García de acceso al Paraná que fue dejado de lado cuando se dragó el Canal Emilio Mitre; en mi opinión el dragado del Canal Martín García en la actualidad no es necesario, es una concesión graciosa, que además por la aplicación del tratado de 1973 ahora pasa a tener por obra pagada un porcentaje al control sobre un Canal que era exclusivamente argentino.

El Canal está siendo dragado en forma tal que va a ser posible su utilización por la máxima dimensión de los buques que son los Panamax, con cargas que todavía no pueden salir al máximo con 45 pies y 65 toneladas. Esos buques van a terminar en forma paralela a la traza del puente con corrientes

locales que inciden en forma perpendicular a la dirección máxima del buque impidiéndole la maniobra segura para pasar al puente; son dos obras de una magnitud importante: una el puente y otra el dragado del canal, encaradas sin ninguna coordinación técnica para satisfacer un ordenamiento lógico en este tema.

Queda la cuestión de la sedimentación sobre la cual no puedo dar un dato cierto, pero dejo sentada la inquietud de la sedimentación que producirá 1.000 pares de pilotes espaciados 40 m. a lo largo de todo el ancho del río. Los americanos han hecho estudios recientes y han analizado los accidentes catastróficos en el puente por parte de un buque para que produzca la caída de uno de los tramos del puente.

Entre 1950 y 1970 había un promedio de 0,5 accidentes por año y en adelante, la tasa ha subido a un accidente y medio por año. La tasa de accidentes no es una cosa totalmente tirada de los pelos que no tenga relación con la realidad. Hoy están preocupados por la incidencia del puente Resistencia-Corrientes porque fue diseñado en su momento cuando había una cantidad de embarcaciones de limitados tamaños. Actualmente con la instalación en la Argentina de la Compañía Americana CBL que trae soja desde el Mato Grosso con 16 barcos, cada tren de empuje está bajando en el orden de los 25 a 35 mil toneladas de carga. No está dimensionado el puente para 8 nudos más la velocidad de la corriente. Exactamente lo mismo puede ocurrir en este puente. En el año 68 ó 69 hubo una explosión de petroleros en el puerto de La Plata y limpiarlo llevó un año y medio.

Estos son los grandes inconvenientes del puente en sí mismo, como la afectación del tráfico comercial, deportiva que genera problemas de seguridad, problemas financieros a los posibles operadores con respecto a los puertos uruguayos y dejo libertad a la investigación sobre cuál será el problema de un vehículo que está circulando en un puente de 40 Km. de longitud en una situación de un pampero o sudestada.

Pasamos a la segunda pregunta de por qué esta traza: han habido una serie de trazas consideradas en su momento, cinco sobre el Río de la Plata frente al aeroparque y todas tienen los mismos inconvenientes de Punta Lara-Colonia, pero ha habido varias trazas propuestas, casi todas evidentemente eran las favoritas hasta que el estudio se le encargó a una Consultora internacional que carecía de seriedad porque un estudio orientado a establecer la traza para construir un puente sobre el Río de la Plata con las características técnicas, no puede no mencionar la palabra "navegación" y

cuando uno analiza la traza del Delta es eliminada por un "cuco" ecológico porque se hacen una serie de análisis utilizando verbos en potencial como "afectaría tal cosa" o "habría que realizar un estudio más profundo", o "sería necesaria tal obra".

Ante nuestras preguntas de una decisión política y analizando los detalles de las distintas trazas, aparecen inconvenientes, como que es muy difícil fundar los terrenos de relleno pero no es tal el inconveniente, elijo una traza adecuada que corra al lado de una vía de agua, se puede extraer a la vera de la cual correría la traza, la arena necesaria para hacer los terraplenes. Este puente tendría además una gran capacidad de revertir un problema en el Delta; es una zona en este momento productiva olvidada, no existe desde el punto de vista de la producción en la Argentina; su población es hoy un 10% y está limitada a producción maderera de baja calidad, porque el 50% de las parcelas hoy están abandonadas y no se puede hacer ningún control de plagas. Los problemas surgen por carencia de comunicaciones modernas y de control de inundaciones; la traza puede ser utilizada para que sea la base de la recuperación de la cantidad de hectáreas importantes; hay que hacer un análisis más profundo de la misma manera que los costos totales donde en una obra de esta magnitud los imponderables hacen muy difícil arriesgar una cifra.

Esta segunda pregunta no tiene una respuesta apoyada en informaciones reales sino en una decisión tomada a priori y queda la última pregunta de si es necesario el puente: yo digo ue si se hace y alguien lo paga es conveniente pero no necesario, porque no sirve al tráfico del Mercosur que atiende las relaciones industriales y comerciales entre la Argentina y Brasil y el centro de gravedad de este tráfico que pasa a través de Entre Ríos y una frontera, porque en el futuro quizás llegemos a una eliminación de la Aduana. Ahora hay dos y cualquier traslado implica el cambio Argentina-Uruguay y para acceder a una red caminera que no existe en Uruguay que está diseñada para soportar el tráfico de hoy en la provincia de Entre Ríos y Corrientes. El puente en esta construcción es un poco el puente a la nada; va a llegar a la zona uruguaya y no va a haber con qué hacer frente a una demanda de tránsito que va a seguir utilizando los caminos que usa actualmente.

Estaba demorado su envío a Cancillería, el acuerdo va a ser aprobado en el Senado porque se buscaba una justificación a través de un número de tránsito con una garantía. Queda que desde el punto de vista de un análisis político general, si ciertas obras de infraestructura básica que hacen a las

relaciones entre los países no pueden ser encaradas con el concepto exclusivamente de financiación con el criterio de concesión dejando de lado otros análisis políticos que hacen que estas obras se encaren con un concepto de obra pública. Resumiendo, de las preguntas: ¿debe existir?, ¿qué traza? y ¿qué características técnicas?, se fueron eliminando las dos primeras y se pasó a la tercera, la situación actual del puente. Después de las primeras objeciones se han ordenado tres estudios adicionales, uno para el tema de la navegación, otro para el tema de la sedimentación y otro para el tema de las fundaciones.

Hemos quedado en una próxima reunión con la Comisión Binacional en junio para la parte técnica de las trazas, para demostrar que la capacidad de sostenimiento no inhibe la construcción de un camino. Este puente va andando solo, quizás acepten las observaciones, pero siguen adelante y eso es lo más grave para nosotros.

Ac. PUIGGROS: Muchas gracias.

Ac. FERRER: Estoy de acuerdo con el Almirante Molina Pico y quería hacerle una pregunta respecto a que cuando se hizo el evento en el Centro Naval, yo pedí la publicación y si coinciden las conclusiones.

Ac. MOLINA PICO: El seminario del Centro Naval fue muy bueno y puso en evidencia que la Comisión vino a través de su Vicepresidente y toda la exposición la hizo un ingeniero americano representante de la Consultora que dijo tonteras que lo descalificaron y la posición de la Comisión fue coincidente.

Ac. PRESIDENTE: Acabo de ver entre otras cosas que el Académico Questa ha pedido la palabra. No quiero entrar en la competencia del Académico Puiggrós, pero me animo como Presidente de la Academia, a señalar que nuestra existencia aquí es para analizar una serie de problemas, algunos puntuales que hacen al devenir marítimo en la Argentina actual y de futuro.

Por eso hay personalidades de distintos ambientes de la vida nacional; yo me animaría a sugerir, porque esto es tan importante que despierta tantas preguntas y ya estamos sobre la hora, que deberíamos asignar otra reunión para considerar todas las preguntas, dudas y sugerencias sobre la exposición del Académico Molina Pico.

Ac. FERRER: Comparto su espíritu y me limito a proponer, dado que tenemos un trabajo pendiente y es importante la comparación que hace el Centro Naval, que sería mejor y lo digo porque voy a estar en la Presidencia, que las preguntas sean hechas por escrito y se analice si hace falta otra sesión realmente. A pesar de que el tema es vital, no valdría la pena una sesión completa, pero sí hacer un análisis en profundidad de las preguntas de los señores Académicos y ver si resulta necesario repetir la reunión.

Ac. PRESIDENTE: Estoy de acuerdo y quisiera destacar que quedan muchos problemas pendientes, por ejemplo la ruta terrestre que usted señala, la 12 y 14, dentro del eje Argentina-Brasil, varias preguntas que en cierta manera exceden el tema marítimo y se van a lo económico. Yo creo que sería oportuno dedicar, y lo mencioné al inicio, una reunión especial porque es un tema que lo amerita. El Académico Ferrer tiene razón en que se hagan las preguntas por escrito y a mediados del mes, pero independientemente de la reunión ordinaria, hacer con las preguntas una reunión especial.

Ac. FERRER: Hay un tema que es de interés; yo recibí una invitación del Instituto Argentino de Navegación que realiza dos jornadas, el 2 y 3 de julio dedicadas a temas y emprendimientos de la parte marítima, pero yo me permití ofrecerme para armar el borrador del estatuto para que lo invite especialmente y de inmediato.

Ac. PUIGGROS: Voy a plantear otra reflexión sobre el tema: lo que acabamos de escuchar es un análisis de un tema de excepcional importancia y de grave riesgo como lo ha calificado el Almirante Molina Pico, y le haría una sola observación, que en un momento él dijo que no era necesario pero tal vez conveniente y yo creo, luego de haberlo escuchado, que no es necesario, al contrario, es inconveniente.

Ac. PRESIDENTE: Una de las preguntas que se puede hacer esta Academia es si es necesario, ¿no se puede hacer por vía terrestre?; ¿no hay otro tipo de soluciones? y todo esto exige un análisis.

Ac. FRAGA: Yo creo que el problema del puente es sólo una parte de un problema mucho más importante, que es la solución a la carencia de puertos de aguas profundas; hablamos de buques de 270.000 toneladas de 300 m. de eslora y la Argentina carece de un puerto apto para ésto; el Río de la Plata es la única entrada y la única salida nuestra y entonces este puente tiene el inconveniente de hacer cambiar mi punto de vista, de que es increíble que se piense hacer una cosa así sin resolver primero el problema

del puerto de aguas profundas. Brasil ya cuenta con el cuarto puerto en tamaño, Uruguay ofrece el puerto de Laguna Rocha y yo creo que nosotros tendríamos que estudiar esto en profundidad, para resolver el problema de los 25 mil millones de dólares, de los que 8 mil son de puertos agropecuarios. Si queremos competir en el otro hemisferio el valor más importante es el flete, el más alto de exportación y ello requiere buques grandes. ¿Qué es más importante? ¿la cosecha, o el turismo al Uruguay? El problema tenemos que discutirlo desde ese punto de vista.

Ac. PUIGGRÓS: Yo propongo una reunión antes del mes; el tema es marítimo, económico y fundamentalmente político. Nos interesa saber qué elementos llevan adelante esa decisión política, ¿es una ficción o una realidad?

Ac. PRESIDENTE: En virtud de la complejidad que tiene esta cuestión, una reunión especial sería necesario para dedicarnos a esto y pronto.

Ac. PUIGGROS: Propongo el martes 16 de junio.

Ac. FRAGA: No puedo ni martes ni jueves durante el mes de junio.

Ac. FERRER: Yo insisto, todos saben que los temas son de tanta profundidad, y una reunión en junio va a ser hablar de temas no analizados; primero hacer una especie de planteo general porque sino corremos el riesgo de estar hablando de diferentes temas sin una conexión adecuada. El puente forma parte de un todo y me resisto a una reunión sin hacer un planteo integral para analizar el espectro, el bosque y no el árbol, que puede derivar en un poco usufructo del tiempo.

Que el Académico Almirante Molina Pico recoja las observaciones.

Ac. QUESTA: Después de dejar claro que todos estamos de acuerdo en la seriedad y precisión del estudio del Almirante Molina Pico, yo quería brindarle una información con respecto a que él dijo que no sirve para nada ni para nadie. Yo conozco una excepción, que en los años 60 y 61 siendo director de la Escuela Naval de Río Santiago, recibía la visita de las fuerzas vivas de Ensenada y Berisso dado que creían que yo tenía influencia en la creación del puente y se podía ver el interés por la valorización de los terrenos.

Ac. MOLINA PICO: Yo dije que el puente termina en la nada, pero con respecto a los intereses económicos, los tengo muy claros.

Ac. QUESTA: Quisiera exponer que nosotros, como Academia, tenemos una responsabilidad. esta es ver qué hacemos después que el estudio esté hecho; ¿lo vamos a publicar?

Ac. ASTIZ: Estoy totalmente de acuerdo con el Académico Fraga en cuanto a la necesidad de una visión global y me gustaría saber qué cosas hay en nuestra relación con Uruguay, los intereses de los portuarios. Hace unos años el gobernador Duhalde favoreció la traza por el Delta y después no lo escuché más.

Ac. SOLANET: Tres preguntas para agregar: se critica la posible competencia del puerto de Montevideo; esto que puede parecer una ventaja puede serlo en la medida que permita un acceso al puerto con menos costos y ventajas a los exportadores; es el mismo principio de la apertura económica, en el sentido de no levantar barreras y permitir que el comercio sea tan amplio como lo indique la conveniencia del país.

Ac. MOLINA PICO: En este momento hay una disparidad de reglas.

Ac. SOLANET: El tema de la traza por el Delta, yo creo que el objetivo es que en la distancia le agregaría cerca de 200 Km. a ese recorrido.

Ac. ZULUAGA: Respecto al mecanismo de concesión siempre es conveniente que sea una concesión y se puede dar el caso que no es factible, de que hubiera un subsidio suplementario de manera que se sepa cuánto es lo que hay que pagar. Incluso la autoridad de aplicación tendría los resortes para imponer las condiciones como el puente Rosario-Victoria.

Ac. PUIGGROS: ¿Cuál es el significado real de este puente con relación al tráfico Brasil- Chile pasando por Argentina?

Ac. FERRER: Los académicos de la Comisión respectiva que estudien lo integral para aprovechar la reunión, porque si la hacemos con preguntas, vamos a caer en lo mismo y sería conveniente que en la próxima asamblea se pensara cuál sería el planteo general para plasmar el tema integralmente para una reunión posterior que sea útil.

Ac. PRESIDENTE: Que pase a esa Comisión todas las preguntas. Para ser expeditivos tomemos la Comisión del Mar como ámbito económico para que todos los que tengan una pregunta se dirijan a esa Comisión, que

las estudiará y tengamos una reunión lo más pronto posible para analizarlo y previamente se circule por Fax una síntesis.

Ac. PUIGGROS: Me parece que hagamos una reunión aquí, similar, exclusivamente sobre este tema y de esa reunión, si el Académico Molina Pico o la Comisión, o quien sea, saque las conclusiones.

Ac. PRESIDENTE: ¿Qué día tenemos como reunión ad-hoc? visto las diferencias de opiniones, hacemos la próxima reunión el último martes 30 de junio y por favor todos los señores académicos que tengan algo por escrito lo traigan de antemano.

Sin otro particular, se levanta la reunión.

Desarrollo del debate.

PARTE III : Sesión Plenaria Ordinaria N° 20 del 30 de Junio de 1998

AC Presidente Almirante Jorge O. Ferrer

(Fragmento del ACTA correspondiente al tema en debate)

.....

Ac. PRESIDENTE: Doy la palabra al Dr. Puiggrós y luego dejamos cinco minutos para agasajar a un miembro y para otras inquietudes.

Ac. PUIGGRÓS: Todos habrán visto en los diarios el tema que está empezando a tener relevancia, de modo que me siento muy feliz.

Ac. MOLINA PICO: Pese a todos los supuestos se sigue adelante, ha tomado la manija en el sentido orgánico el Club Náutico San Isidro que inició una oposición frontal porque el resto de las instituciones a raíz de esa actitud, aparte de organizar el seminario, mandaron una carta a cada uno de los Diputados y Senadores argentinos presentando el problema, y Diputados y Senadores uruguayos diciéndoles que no todo era color rosa y hemos obtenido un cierto eco. La Comisión de Medio Ambiente y de Transporte en la Cámara de Diputados nos ha citado y a ambas Comisiones les hemos presentado todo el tema con la lógica e ilógica del problema.

Uno de los miembros activos de esta Comisión había escrito un artículo con adjetivos y hubo gente enojada, entre ellos un Embajador argentino que a raíz de eso había organizado una reunión con la gente de Cancillería y

nosotros, y respondimos que Cancillería no había contestado ningún punto que habrían prometido responder y que nosotros hicimos un acta que firmamos y mandamos. En esta reunión surgió una segunda presidida por el Secretario de Comercio exterior que con muy buen criterio, sobre las trazas y las características técnicas que hay que reconocer ha evolucionado favorablemente pero no definitivamente. Nosotros insistimos en las otras dos preguntas ante la decisión de "que es una decisión política". Hubo grandes discusiones porque la Comisión Binacional ha contratado una serie de expertos para respaldar sus opiniones; una de ellas es que es mucho más fácil en el Río de la Plata porque se pueden precisar las alturas; el Río de la Plata está afectado por la meteorología, así que Campbell dijo que es fuerte la evidencia técnica de que la traza del Delta no se puede hacer, y que hagamos una reunión para discutir la traza del Delta y traigan toda la información técnica. Dijimos que sí y la reunión fue el pasado 23 de este mes; preparamos la reunión, fuimos nosotros, expusimos ante Hidráulica, Ingeniería Civil, y de la reunión surgió que todo lo que dicen respecto a la imposibilidad del Delta no es cierto desde que el camino se puede construir, las arenas están en la zona y no es necesario dragar canales auxiliares pudiendo utilizar la arena local; la altura al terraplén es una altura excepcional y se fijan 8 m. 10 y se da la incongruencia que los ingenieros que estaban ahí, están fijando cotas de seguridad en 4,20 m.; la costa de los terraplenes es proporcional al cuadrado de la diferencia de las alturas.

Comenzamos a recibir pedidos de Uruguay, hemos contactado con Diputados y Senadores para quienes la alternativa Punta Lara-Colonia es la única viable; la otra también es viable y quedamos en mandarles toda la información. Pese a todo esto, el puente sigue adelante porque tiene sus inversores con intereses propios o con un poco la inercia de la burocracia y de la Cancillería. Como dato final en las correcciones que se han hecho, la altura se fijó a 75 m. pero con puentes laterales y bajadas, a los efectos de la navegación deportiva. Respecto a los costos, las incongruencias siguen en el aire porque pese a que han aumentado las alturas, en ningún estudio técnico adicional han bajado los costos de la traza a 800 para que sea más durable; el puente sigue firme y con muchas voluntades que lo apoyan.

Ac. PUIGGRÓS: Una pregunta es que cómo en este caso se usa un argumento que esconde otro tipo de intenciones, que es la necesidad política. Pero, ¿qué es la necesidad política? Porque da la sensación que es un argumento secreto, que no se puede explicar y que esta en la mente de algunas personas y que no sabemos con qué intereses negativos o positivos.

La otra pregunta es que no entiendo los inconvenientes que usted señala para hacer el puente, esos argumentos no se mantienen si se hace el camino por el Delta porque ahí también se tapa el Paraná.

Ac. MOLINA PICO: Para la primer pregunta, personalmente creo que en nuestras relaciones con el Uruguay, la Argentina ha trabajado siempre de una manera excesivamente generosa con el complejo de culpa del grande con respecto al pequeño y ahí tenemos la decisión de dragar el canal Martín García, en función del Tratado del Río de la Plata donde Uruguay va a tener un cierto derecho sobre el control del ese canal y finalmente tenemos el otorgamiento de este puente buscado por los uruguayos como una concesión argentina. Dicho en la boca de quienes intervinieron, como una cosa que nunca se iba a hacer. Cuando discutimos con la Comisión, dijimos que nosotros somos técnicos; consultado el Canciller, él dijo que es un problema de los técnicos; es un poco la realidad humana de la práctica burocrática, pasarse las responsabilidades unos a otros, y esto sigue su propia vía.

Con respecto a lo otro, muchos de los inconvenientes del puente en la traza, uno de ellos es el de cualquier puente aguas arriba que es la altura. Además, se construyó una zona que ya esta solidificada en cuanto a su desarrollo; de todos los inconvenientes que el puente tiene en la zona Punta Lara-Colonia sólo persiste en cualquier puente aguas arriba, que es el tema de la altura.

El puente Zárate-Brazo Largo ya queda chico y es una limitación a la navegación actual. El otro es el puente Chaco-Corrientes que ha limitado las posibilidades de navegación de barcazas y el tercer punto es que para propiciar la evolución de la técnica marítima a nadie de los que estábamos en esa reunión se le hubiera ocurrido decir hace 15 años que los puertos de Buenos Aires y Montevideo iban a estar unidos por buques de 40 a 50 nudos de velocidad.

Entonces hay tres hechos prácticos que han ocurrido en los últimos 20 años que han cambiado el concepto de la navegación.

Ac. FRAGA: Yo leí el trabajo del Académico Molina Pico y me hizo cambiar mi punto de vista hasta ese momento favorable; fui a la exposición del Centro Argentino de Ingenieros y vi que habían tenido en cuenta el estudio del Almirante Molina Pico porque fueron dando respuestas; tengo todos los datos, resultaron bastante convincentes y lo que me pareció muy interesante es que se estudió en función de que se tomó el buque enorme

de 300 mil toneladas, 320 m. de eslora y con un gálibo de 65 m. que es el más grande que existe en el mundo.

El problema político tiene mucho que ver con la tesitura uruguaya de incorporarse para conseguir que la Hidrovía Paraguay-Paraná sea desde Cáceres a Nueva Palmira y la otra que ellos persiguen a través de este puente es tratar de desarrollar el puerto profundo en la Laguna de Rocha donde tienen 45 pies en la Laguna.

Estos buques Postpanamax no puede entrar en el río Paraná porque no tienen maniobrabilidad por su tamaño y calado. Tenemos dificultades muy grandes para seguir metiéndonos hacia adentro y por todo esto yo no me animaría a seguir esta discusión. Ahora se está gestionando hacer un estudio geopolítico sobre el puente por la parte argentina de la Comisión Bilateral. Es casi imposible tomar alguna determinación si no sabemos antes cómo vamos a resolver el problema de puertos profundos porque si la solución es la Laguna de Rocha y ese puente va a facilitar ese movimiento, yo lo miro con otros ojos. Si nuestro comercio va directamente al puerto de Sepetiva o no, no tengo los elementos de juicio de que el puente no sea necesario o conveniente.

Ac. BALDINELLI: Yo he leído su informe de que ese puente no es rentable y si es así, quién lo va a pagar. Me temo que una vez que esté lo pagaríamos nosotros.

Ac. MOLINA PICO: Esa fue la opinión que me dio la gente de la Comisión Binacional, se llama a licitación con este tránsito previsto y se declara desierta, luego a una segunda al menor subsidio. Respecto a lo que decía el Académico Fraga, la Comisión tiene en cuenta todas las observaciones y pese a eso sigue cerrando el río innecesariamente a priori y con respecto a ese buque Postpanamax que es un buque ficticio, es un barco de computadora con 40 y pico de metros de manga y 65 m. de altura.

En lo que pasó con la navegación en el Río de la Plata, el hecho de esa altura y en el mes de febrero entró un buque del Club Mediterráneo de 70 m. de altura y los buques petroleros tienen 80 m. de altura. En el mundo existen circulando hoy buques que no pueden pasar.

Ac. CASTRO: En el tema de la financiación del puente, el tráfico no va a financiarlo, alguien lo tiene que pagar y yo pienso que tiene que haber otra solución mejor que los bolsillos nuestros.

Ac. ASTIZ: Políticamente, ¿qué pasó con el gobernador Duhalde que apoyó la traza por el Delta?.

Ac. MOLINA PICO: La provincia de Buenos Aires en este momento está en una situación especial por la situación política de Duhalde.

Ac. BALDINELL: Creo que estamos por tomar una decisión histórica; la del puerto de Buenos Aires fue muy discutida entre dos ingenieros, Huergo y Madero; el puerto de Madero muy bien hecho con muy buenos materiales se transformó en casas de departamentos; el otro de Mar del Plata se discutía mucho de que no debía hacerse ahí y se arruinó una posibilidad natural por un puerto al que no se puede ir. Así somos los argentinos. Y la otra va a ser esto; el puerto es un camino pero, ¿qué ventajas tiene el camino? ¿turísticas?, todos irán al principio y luego no sé, si en menos de tres horas puede ir en un buque. En la parte comercial, ¿quién va a discutir el precio del traslado de toda la mercadería por el mar? Evidentemente el petróleo resulta mucho más barato traerlo en buque. El petróleo traído por buque cuesta 1 \$ y siguiendo así, ¿qué beneficios económicos y turísticos puede tener este puerto?

Ac. SOLANET: Tengo algunas observaciones sobre el trabajo, una de ellas es que hay algunos aspectos desde el punto de vista económico, uno de ellos es la inconveniencia que se desplace el movimiento de cargas fuera del país cuando estemos embarcados en un proyecto de integración y si ésto ocurre es porque al país le conviene. El puente daría un aporte positivo. El otro argumento es el impacto que puede tener sobre las áreas aledañas del Delta, este impacto es muy pequeño al lado del impacto de la conexión terrestre entre los dos países por las garantías del tránsito, los números concretos de estudio de factibilidad muestran que la traza es más conveniente de Punta Lara a Colonia; más allá que introduciéndole al puerto la mejora que requiere, se convierte en más costosa la obra y menos factible y deberíamos preservar que esta obra no se inicie sobre la base de índices que luego cargarían las espaldas de los contribuyentes. El criterio de licitar la obra sin subsidio ni avales me parece sano; respecto a la navegación no quiero agregar mucho más, yo diría que siempre hay márgenes de razonabilidad. Cuando hicimos el estudio de factibilidad del puente Zárate-Brazo Largo, aceptamos la propuesta de hacerlo con un umbral de 49 m. por encima del nivel del río, pero estábamos conscientes que era probable que un buque con esa voladura pasara por abajo. Es un tema que habría

que analizar económicamente; esto no desmerece para nada esta campaña pero quisiera que la Academia lo considere.

Ac. MOLINA PICO: El tema de favorecer o no al puerto de Montevideo es válido, pero eso tiene que tener un avance en el esquema de unidad política y de integración porque si no, uno queda muy atado en una serie de cosas. Yo decía que si se hace hay que asegurar una cierta igualdad legislativa e impositiva que ahora está a favor de los uruguayos. Con respecto al tránsito lo favorece; el tránsito del MERCOSUR tiene un centro de gravedad pasa por el norte y toda solución carretera del cruce del tránsito es mucho más lógica en el norte que en el sur, con una finalidad de conexión con las rutas existentes a Córdoba o a Santiago de Chile.

Sobre el tema de la ecología diré que está analizado, la Argentina firmó un acuerdo de preservación donde dice que hay que tener cuidado, pero permite la utilización. En el tema de las alturas el puente Zárate-Brazo Largo fue pensado para cierta condición que luego cambió completamente, nunca se pensó que el río iba a estar siendo navegado por buques de 30 pies como ahora. El puente Rosario-Victoria en su diseño inicial fue pensado con la misma altura que el Zárate-Brazo Largo. Un puente bien pensado y no sólo económicamente redituable para el concesionario, sino como una obra en sí misma; a 20 años de la obra la realidad nos muestra que es un obstáculo cierto.

Ac. PRESIDENTE: Este tema con alguna ampliación futura es de sumo interés y les agradezco mucho pero se podrá proponer otro trabajo con los aspectos en pro y en contra.

Ac. MOLINA PICO: Acá está faltando una concesión integral del sistema de transporte.

Ac. FERRER: El día 4 de junio pasado se conmemoraron los 90 años del día del nacimiento del Académico Castro. Propongo un brindis.

Ac. PRESIDENTE: Propongo un cierre con un brindis. Sin otro particular, se levanta la reunión.