

**ACADEMIA DEL MAR.****ACTA DE LA SESIÓN PLENARIA ORDINARIA N°19.**

En la ciudad de Buenos Aires, el 26 de mayo de 1998, siendo las 18, se inició la décimonovena Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Dr. Roberto E. Guyer y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

- N° 19. Almirante Jorge O. Ferrer.
- N° 12. Académico Sr. Enrique Pugliese.
- N° 18. Capitán de Navío Néstor A. Domínguez.
- N° 6. Contraalmirante Francisco N. Castro.
- N° 21. Dr. Oscar R. Puiggrós
- N° 24. Capitán de Navío Osvaldo Astiz.
- N° 22. Dr. Hugo Caminos.
- N° 3. Contraalmirante Jorge A. Fraga.
- N° 28. Almirante Enrique Molina Pico.
- N° 29. Dr. Norberto C. Peruzzotti.
- N° 9. Contraalmirante Juan H.R. Questa.
- N° 30. Ing. Manuel Solanet.
- N° 10. Ing. Fernando Vila
- N° 25. Capitán de Fragata José G. Zuloaga.

**Ac. PRESIDENTE:** Siendo las 18, se inicia la sesión de la Academia. Me llamaron los señores académicos Baldinelli y Ortiz de Rosas porque no podían asistir hoy; el Sr. Baldinelli por no estar en el país y el Dr. Ortiz de Rosas me dijo que no asiste por causas que son de dominio público.

Este es el punto primero y el segundo es que desearía solicitar licencia porque tengo que hacer un viaje a los Estados Unidos del 22 de junio al 10 de julio y si hubiera asentimiento de la Academia haría el viaje haciéndose cargo el Sr. Ac. Vicepresidente Almirante Ferrer.

El tercer punto que deseo remarcar es que estamos todavía requiriendo el curriculum de todos los académicos que aun no lo han enviado; les ruego que a la brevedad se lo envíen al Ac. Secretario.

Tenemos también otro punto pendiente que son las propuestas de modificación al Estatuto, al respecto nos va a informar el Sr. Académico Questa.

**AC. QUESTA:** El Académico Presidente de la Comisión respectiva, el distinguido Académico Puiggrós, me ha encomendado a mí como Secretario de esa Comisión, para hacer una pequeña explicación. No sé si prefiere continuar con el estudio del Almirante Molina Pico porque ésta es urgente pero no imprescindible para que se vea ahora.

**Ac. PRESIDENTE:** Creo muy pertinentes las palabras del Sr. Académico y creo que todos deseamos escuchar al Académico Molina Pico y desearía dejar flotando una sugerencia para el futuro. Tenemos la costumbre muy positiva de reunirnos puntualmente a las 18 y levantarnos a las 19, con 7 ó 10 minutos de tolerancia pero a veces hay informes que son sumamente valiosos y que exceden ese término; yo propongo en ese caso para no dilatar

demasiado el tiempo destinado a escuchar esas informaciones, que decidamos hacer una reunión ad-hoc en una fecha que todos convengamos para no dejar pasar tiempo cuando son informes valiosos. Si los señores Académicos estuvieran de acuerdo, en el futuro cuando hubiera alguna exposición de estas características, convoquemos a este tipo de sesión al respecto.

La reunión mensual es la mínima y, estatutariamente, no hay nada que lo impida.

**Ac. QUESTA:** Quería recordarle que habíamos hablado con usted en una oportunidad que yo le pedí por escrito que expusiera ante la Academia acerca de dos pequeñas cosas que no se tuvieron en cuenta con respecto al problema del interesante proyecto del Congreso que ha presentado el Embajador Caminos. Habíamos quedado en comentarlo y yo quería saber si usted piensa hacerlo o yo le pido la palabra para explicarlo.

**Ac. PRESIDENTE:** Yo iba a hacerlo inmediatamente después de esta introducción. Quiero decir que ahora el proyecto que fuera presentado, todavía bajo la presidencia del Ac. Milia en el mes de diciembre del año pasado, que el plenario considera valiosísimo y que se encomendó en su momento a los señores académicos Caminos y Molina Pico, fue presentado en el día de hoy y por diversas circunstancias se demoró la distribución. Ahora se ha hecho y pensaba girarlo directamente a Comisión, a la Comisión de Reglamento, para que encamine una serie de pases que hay que decidir y luego sería bueno que pase a la Comisión de Tesorería porque necesitamos saber si tenemos los fondos.

**Ac. QUESTA:** Yo diría que es la Comisión de Actos y Conferencias a la que le corresponde.

**Ac. PRESIDENTE:** Estoy de acuerdo, pase a la Comisión de Actos y Conferencias y le rogaría a dicha Comisión que se comunique con la Presidencia una vez que lo estime conveniente y lo pasamos directamente a la Comisión de Presupuesto y Hacienda.

**Ac. QUESTA:** Yo quería decirle que el seminario corresponde a la parte administrativa correspondiente, vale decir que no tiene nada que ver con el texto en sí, para eso hay secciones que son agrupamientos que se dedican al estudio de los problemas técnicos que corresponden a la finalidad de esta Academia; en cambio las Comisiones sólo ejecutan los trabajos internos, de modo que esta Comisión no tiene nada que ver con todas las cuestiones técnicas ni con la posición que la Academia adopte, porque para eso está la sección que se llama "El mar como espacio político y jurídico".

Usted está en ambas Comisiones; le agradezco muy especialmente por la parte que a mi me toca porque creí quedar separado de la cosa sin ninguna razón posible y estoy seguro que no ha sido la intención, pero el problema de las dos objeciones que yo puse se refieren a que iban a ser solucionadas y así hecho le expreso mi mayor agradecimiento.

**Ac. PRESIDENTE:** Estamos de acuerdo; yo creí que en esa sección que presidía el Almirante Milia habíamos aceptado la idea de efectuar dicho seminario y que habría que apresurarse porque el Académico Caminos partía al extranjero. Dentro de ese deseo de diligenciamiento rápido, y sobre todo habiéndose adoptado en el plenario, demás está decir

que no se me pasa por mi mente la idea de dejar separado al Sr. Académico tanto en su función de miembro de la Comisión como personalmente.

Terminado este episodio, yo creo que deben pasar a la sección y que se haga lo más rápido posible el estudio. También me llamó por teléfono el Ac. Castro porque no podía venir por este fin de semana largo y yo le anuncié que se lo íbamos a hacer llegar a su Comisión por la parte de financiamiento importante en este seminario. Me preocupaba, y me preocupa, que originariamente habíamos pensado en dilucidar todo esto en la primera mitad del año, ahora lo dejamos para el año que viene. Que esto pase a la sección respectiva y que también tenga su debida intervención la Comisión de Actos y Tesorería.

**Ac. QUESTA:** Quería proponerle que para los trámites por la obtención de fondos que siempre son un problema delicado, independientemente de todas las conversaciones que se puedan hacer con quienes satisfagan nuestras necesidades, las personas que hagan oficialmente esas tramitaciones, sean designadas con su nombre por la Academia; que sólo pida dinero una persona debidamente autorizada por el plenario de la Academia. Lo digo como sugerencia.

**Ac. PRESIDENTE:** Me parece muy interesante, lamento que no esté el Ac. Castro porque me hubiera parecido oportuno que el opinase también al respecto pero personalmente no tengo inconvenientes en que lo decidamos ya.

**Ac. QUESTA:** Yo le puedo anticipar la opinión del Académico Castro, con quien conversamos con frecuencia sobre este asunto. La obtención de fondos para esta Academia ha tenido dos orígenes: yo he conseguido tres subsidios de 5.000 \$ cada uno y el Académico Ortiz Rosas uno de 1.000 \$; exceptuando una pequeña mensualidad que todos pusimos al principio, todos provienen de la Sociedad Militar Seguros de Vida, siempre tuve la indicación personal del Presidente para su autorización que siempre se ha formulado por escrito y debo reconocer que nunca lo hemos agradecido. Yo tengo una nota donde propongo que los nombremos colaboradores distinguidos porque el primero me fue ofrecido sin que yo lo pidiera; independientemente de la estricta relación de amistad que existe, no hay duda que esas ayudas económicas se han efectuado dado el prestigio y la seriedad que esta Academia ya tiene ganado en el ambiente.

**Ac. PRESIDENTE:** Le agradezco muchísimo y creo interpretar el sentir de la Academia y nuestro reconocimiento por los esfuerzos que se han hecho para obtener un mínimo vital para nuestras actividades y no bien la sección correspondiente pueda avanzar en el proyecto que ya fue en la parte esencial aprobado en la reunión de diciembre, tenemos que ver ahora todas las modalidades que tendría este encuentro.

También ruego a los señores Molina Pico y Caminos que estén en contacto con la Presidencia en la tramitación de todo este seminario, para poder avanzar lo más rápido posible.

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 defiendiendo 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 del viaje humano 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

que 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 lleguemos 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 ésto en profundidad para resolver el problema de los 25 mil millones de dólares, 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. ¿Que 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 ésto 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 arrimarle 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:** Yo quisiera exponer que nosotros como Academia tenemos una responsabilidad que 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 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.