



C/349/2020

N° 1059

Montevideo, 3 de junio de 2020.

Señor Ministro de
Transporte y Obras Públicas,
Luis Alberto Heber.

Tengo el agrado de transcribir al señor Ministro y, por su intermedio, a la Dirección Nacional de Hidrografía, el siguiente pedido de informes presentado por el señor Representante Enzo Malán: "Montevideo, 3 de junio de 2020. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Martín Lema. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 118 de la Constitución de la República, solicitamos que se curse el presente pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, por su intermedio, a la Dirección Nacional de Hidrografía. Existe preocupación por las inundaciones que se registran en la ciudad de Mercedes, departamento de Soriano, ante las crecidas del río Negro. Las mismas se vienen dando de forma más frecuente y muchas veces de forma muy rápida, lo que implica un enorme problema para los vecinos de la ciudad que se ven afectados, así como para la población en general. Por lo expuesto solicitamos que se nos informe: 1) Si existe una forma de evitar esas inundaciones en la ciudad de Mercedes y cuál sería. 2) Si el dragado del río Negro sería efectivo y podría ayudar a solucionar ese problema. 3) Si es posible que ante el aumento del caudal del río Negro, el mismo sea desviado o canalizado de tal manera que no afecte a la ciudad de Mercedes. 4) Si existen experiencias en otros países, como por ejemplo en el Reino de los Países Bajos o en Inglaterra que sirvan de referencia y puedan implementarse en ese caso. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. (Firmado) ENZO MALÁN, Representante por Soriano".

Saludo al señor Ministro con mi mayor consideración.


FERNANDO RIPOLL FALCONE
Secretario


MARTÍN LEMA
Presidente



Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas

Montevideo, 4 de Agosto de 2020.-

ÁREA HIDRÁULICA

Se informa respecto al pedido de informes del Sr. Representante Enzo Malán que encabeza este expediente.

En primer lugar, y en forma previa a realizar los comentarios que sean pertinentes respecto de las preguntas realizadas, corresponde señalar aspectos que tienen que ver con la competencia actual de la Dirección Nacional de Hidrografía, en relación a las mismas.

l) Competencias

Como es sabido a partir de 2008 se produjo un cambio importante en materia de competencias en el tema en la medida que se transfirió por vía legal (Art. 251 de la Ley N° 18172) la competencia del control del recurso hídrico al MVOTMA como consecuencia de la Reforma Constitucional – Art.47 votada por la ciudadanía. Se señala que la competencia de la regulación hídrica y de acuerdo a como lo expresa la ley, “del control del recurso hídrico” es a partir del 1° de Enero de 2008 competencia del MVOTMA siendo su Unidad Ejecutora DINAGUA (Dirección Nacional de Aguas) la encargada de esos asuntos, desde esa fecha.

En este sentido la Dirección Nacional de Hidrografía tiene desde esa fecha el rol tradicional que tiene el MTOP como Ministerio Constructor de la obra pública (obras hidráulicas, portuarias y de vías navegables), y de administrador de los álveos de dominio público, pero ya no desde hace ya 12 años, ni la política de aguas, ni la gestión hídrica de cuenca que es materia del MVOTMA y como se mencionaba de DINAGUA, y desde ese momento en coordinación más estrecha con DINAMA al estar en un mismo Ministerio.

En particular cabe señalar que en el correr de estos años incluso se ha generado a través de la Ley de POLITICA NACIONAL DE AGUAS Ley N° 18.610 del año 2009 la creación de ámbitos de participación tripartitos (instituciones, sociedad civil, y



Ministerio
**de Transporte
y Obras Públicas**

usuarios) para discusión y propuestas al MVOTMA como organismo rector, en relación a la gestión y regulación hídrica de la cuenca.

II) Comentarios

Yendo a realizar comentarios y respecto al punto 1), y desde el punto de vista de las actividades cabe señalar que DINAGUA tiene en su estructura la División Recursos Hídricos que otrora fuera parte de la DNH, y es la que lleva toda la operativa de seguimiento hidrométrico de los ríos, y en particular el Rio Negro, sin duda, y posee la historia hidrológica del mismo, y en función de esto y en el contexto de competencias señalado es quien debe tratar y valorar la incidencia de las posibles inundaciones en la cuenca.

Estos ámbitos creados por esa Ley de Aguas concretamente son los Consejos Regionales, y mas localmente los Comités de Cuenca que se conoce se han ido creando y desarrollando en el ámbito del MVOTMA.

En este sentido se entiende que corresponde entonces la consulta a DINAGUA en el sentido de como se aprecia y la situación de las inundaciones señaladas, como lo viene evaluando, en el sentido histórico y actual.

En relación al punto 2) es de hacer notar que conceptualmente dragado implica una intervención en el cauce o sea una obra que tiene como fin la apertura de un canal de navegación o el permitir acceso a un puerto, pero en general tiene un alcance muy limitado si se lo ve como un beneficio para controlar niveles de agua, y en la mayoría de los casos ningún efecto, en relación a un eventual control de inundaciones, tal como se plantea.

Las inundaciones, y en particular en Mercedes, se producen en crecidas que avanzan en el territorio en lo que se denomina la "planicie de inundación" y en esas instancias el cauce pasa a tener una escala física muy superior a la que produce un canal de navegación o un dragado o limpieza del cauce medio. El agua discurre por una sección hidráulica muy extendida en el territorio, a una escala mucho mayor que la de un eventual canal de dragado.



Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas

De todas maneras, corresponde se expida sobre este punto la Gerencia de Vías Navegables.

Respecto al punto 3), caben los mismos comentarios que respecto al punto 1). Si en un horizonte futuro surgiera, luego de un proceso de estudios que fuera posible una obra pública, luego de una decisión de la Autoridades, podría en la misma intervenir el MTOP pero ya en etapa de ejecución, como Constructor.

Finalmente, respecto del punto 4) es de nuestro conocimiento general que existen obras en el Mundo (ejemplo Estados Unidos, Holanda) que luego de estudios, valoraciones y desiciones, en algún momento se construyeron como ser muros de encauzamiento o de control de niveles.

Se trata de obras muy delicadas que para llegar a pensar en ellas hay que recorrer el camino de estudio hidrológico e hidráulico, y de la estructura de la obra, y de manera muy integrada al territorio. Son obras que necesitan muy elevados resguardos de seguridad, en la hipótesis de ser sobrepasadas o de su falla. No olvidar que las obras hidráulicas se diseñan siempre con márgenes de riesgo inevitables, los cuales se minimizan y por tanto se diseña sobre bases de estadística y registro histórico de eventos.

Llegado el momento de su puesta en operación se ven siempre potencialmente exigidas a fenómenos naturales, en rigor nunca del todo predecibles.

En este sentido también hay registros de catástrofes por sobrepasamiento o rotura de bordos e inundaciones no controlables y muy destructivas (caso Nueva Orleans – Río Mississippi en Estados Unidos en 2005).

No se pueden trasladar mecánicamente experiencias de otras latitudes, con realidades no necesariamente comparables. De todos modos, además se trataría de intervenciones muy onerosas, de riesgo potencial y de afectación hidráulico ambiental a la cuenca.



Ministerio
**de Transporte
y Obras Públicas**

Ing. Ariel Rodríguez

Gerente Área Hidráulica

MTOPI		EXPEDIENTE N°
		2020-10-1-0001842
Oficina Actuante:	DNH - VIAS NAVEGABLES 10/004/10005000	
Fecha:	06/08/2020 12:39:33	
Tipo:	Informar	

Se eleva a Dirección Nacional.

Analizado el pedido de informes realizado por el Sr. Representante Enzo Malán, consideramos que el informe del Ing. Ariel Rodriguez de Folio N° 12 a 14 integra la totalidad de la información solicitada.

En particular y en relación a las competencias del Área Vías Navegables, en este caso el dragado, se comparte lo informado en el citado informe en cuanto a que el dragado por si mismo sea una solución y que ni alcance a tener efectos en la disminución del nivel de agua ante una crecida extraordinaria.

Firmante:
MARTIN ALLEGUE, MARCELO RAUL



**Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas**



**Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas**

Montevideo, **31 AGO. 2020**

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Dr. Martín Lema

Presente:

El Ministro de Transporte y Obras Públicas tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo, en respuesta al Oficio N° 1059 de fecha 3 de junio de 2020, por el cual se transcribe el pedido de informes presentado por el Sr. Representante Enzo Malán, en relación a la preocupación por las inundaciones que se registran en la ciudad de Mercedes, Departamento de Soriano, ante las crecidas del Río Negro que afectan a la población en general, solicitando a tales efectos informar: **1)** Si existe una forma de evitar esas inundaciones en la ciudad de Mercedes y cuál sería. **2)** Si el dragado del Río Negro sería efectivo y podría ayudar a solucionar ese problema. **3)** Si es posible que ante el aumento del caudal del río Negro, el mismo sea desviado o canalizado de tal manera que no afecte a la ciudad de Mercedes. **4)** Si existen experiencias en otros países, como por ejemplo en el Reino de los Países Bajos o en Inglaterra que sirvan de referencia y puedan implementarse en ese caso.-

Al respecto se adjunta la información producida por la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en torno al tema motivo de obrados. -

Sin otro particular, saluda al Señor Presidente muy atentamente,

2020-10-1-0001842

dr



LUIS ALBERTO HEBER
Ministro de Transporte y Obras Públicas