



C/1069/2021

N° 3340

Montevideo, 11 de febrero de 2021.

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

Tengo el agrado de transcribir al señor Ministro el siguiente pedido de informes presentado por el señor Representante Constante Rogelio Mendiondo: "Montevideo, 11 de febrero de 2021. 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. En el año 2015 la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) declaró al ex Frigorífico Anglo como Patrimonio de la Humanidad. Desde entonces las instalaciones del conjunto fabril y todo lo asociado al ex Frigorífico Liebig's-Anglo, así como la zona del Barrio Obrero (Company Town) y el área de amortiguación (zona buffer) reconocida dentro del Paisaje Industrial Fray Bentos (PIFB), han experimentado una serie de inversiones públicas de origen nacional y departamental. Eso ha permitido lograr sensibles intervenciones enmarcadas en un Plan de Manejo y Gestión que tenderá siempre y será obligación del Estado Parte sostener, buscando, restaurar y conservar los principales atributos que han sido reconocidos por UNESCO y que desde el 5 de julio de 2015 le pertenecen a la historia del mundo, por lo tanto, a toda nuestra ciudadanía, pero también a la comunidad internacional. Esa presencia de inversión pública, acompañada de un concepto de desarrollo que no concibe al patrimonio como algo congelado, ha permitido, entre otras cosas significativas, la construcción e instalación de la Universidad Tecnológica (UTEC), la cual funciona en el sitio desde el año 2016. En tan enorme desafío que asumió el país, por la extensa área a gestionar, siempre hay algo para actualizar. Entre las prioridades, se ha definido y así se ha presentado a UNESCO desde el mismo proceso de postulación (2013-2014) la definición de inversión en aquellos lugares claves del PIFB, denominados atributos principales del bien declarado patrimonio mundial, pues son los que transmiten el valor universal excepcional del sitio, determinado por su autenticidad, estado de conservación y valor para el mundo. Entre esas prioridades, se encuentra la planificación de recuperación, restauración y conservación del sistema portuario del conjunto fabril, donde se destaca como componente sobresaliente e ícono de nuestra identidad, el viejo muelle del Anglo. El paso del tiempo, su franco deterioro, la relevancia única que tiene dentro del PIFB, la ausencia de intervención alguna por más de cuatro décadas y el escenario cambiante que nos

-2-


ofrece año a año, apreciando los lugareños que se nos deteriora, aceleró un proceso inevitable como obligación del Estado en cuanto a su debida conservación. Es por eso que el Poder Ejecutivo mediante ese Ministerio y como integrante formal de la Comisión de Sitio (órgano máximo que gestiona el bien), se propuso conjuntamente con la Intendencia de Río Negro la reparación del mismo. El proyecto de recuperación y conservación, así como la dimensión de la obra, obligó al país a presentar, mediante los procedimientos formales de normas internacionales, un estudio de impacto patrimonial, el que fuera informado formalmente en el mes de julio del año 2019 y avalado plenamente por UNESCO, como es de estilo para esos casos, en abril o mayo del año 2020. Dicho informe describía el alcance real de la obra, reflejado en el objeto de la Licitación Pública N° 02/2019 'Reconstrucción parcial y refuncionalización del muelle del Ex Frigorífico Anglo'. Se restauraba lo deteriorado, se conservaba lo auténtico del viejo muelle y se le restituía una función al mismo muelle que supo tener (ver foto de época). Para eso último se diseñó un muelle metálico, despegado del actual muelle de hormigón armado, para poder asegurar el acceso al PIFB por vía fluvial y permitiendo el arrime de pequeñas embarcaciones por tiempo muy acotado. Todo ese proceso motivó que en el mes de diciembre del año 2018, el entonces Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Andrés Nieto, pusiera en conocimiento del entonces Intendente de Río Negro, ingeniero agrónomo Óscar Terzaghi, la decisión de su área (responsable del muelle) de efectuar una recalificación del mismo iniciando una gestión ante la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación. La nota dejaba claro que 'el nuevo muelle tendrá como destino el atraque ocasional de embarcaciones turísticas-deportivas y de pequeñas embarcaciones de pasajeros de modo de integrar el sitio al turismo náutico'. Hacía mención a que las obras serían ejecutadas en el año 2019 con la realización previa de un procedimiento licitatorio. El señor Director Nacional de Hidrografía afirmaba que, 'habiéndose realizado los estudios básicos necesarios (cateos de suelo, estudios hidráulicos, relevamientos batimétricos, relevamiento de la estructura de hormigón existente) se ha elaborado el proyecto de licitación'. Anunciaba además que 'se encuentra muy avanzado el pliego de condiciones que integrará los recaudos licitatorios'. Por tanto el organismo responsable siguió todos los procedimientos, a lo que se suma, obviamente, el presupuesto y el destino de los recursos para la obra. Eso llevó a que la Comisión de Gestión del sitio, previo acuerdo de la Intendencia de Río Negro y de sus equipos técnicos, iniciara los trámites de aprobación del proyecto ante la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación. Posteriormente, se iniciaron los trámites ante la UNESCO, más precisamente ante el Comité de Patrimonio Mundial con sede en la ciudad de París, capital de la República Francesa. En el mes de diciembre del año 2020, y luego confirmada en el mes de febrero del corriente año, con la obra en curso, surge la noticia de que la obra, licitada, adjudicada y con recursos presupuestales, se interrumpía, pretextando errores de procedimientos y



-3-

deficiencias técnicas. Por lo expuesto, solicitamos que se nos informe: 1) Si el proyecto en cuestión fue diseñado por los equipos técnico-profesionales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Dirección Nacional de Hidrografía y avalado por el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), detallar los estudios realizados que llevaron a concluir que lo anterior tenía deficiencias. 2) En el marco de que se ha constituido la mencionada obra en un compromiso de nuestro país ante la UNESCO, es pertinente saber cuáles fueron los procedimientos llevados a cabo ante los organismos que rigen en esos temas. Indicar si fue notificado el Ministerio de Educación y Cultura y, por su intermedio, la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación de la resolución. 3) Si el Ministerio de Relaciones Exteriores notificó mediante la Dirección General para Asuntos Culturales y de la Comisión Nacional del Uruguay para la UNESCO (COMINAL) a la embajada permanente de Uruguay para la UNESCO, quien nos representa ante el Centro del Patrimonio Mundial con sede en París sobre los motivos de la interrupción de la obra. 4) Cuáles serán las medidas sustitutivas, de cautela y de mitigación de las patologías constatadas y presentes en los componentes estructurales y elementos constructivos del viejo muelle, que tomará ese Ministerio y la mencionada Dirección para asegurar un adecuado estado de conservación, prolongando la vida útil de parte del sistema portuario, considerado un atributo principal del PIFB. 5) Indicar cuál será el ámbito en el que se les comunicará a los actores locales, organizaciones sociales, a toda la comunidad y a la propia Comisión de Sitio, las decisiones políticas sobre el destino del muelle, dadas las grandes expectativas creadas en beneficio de la obra de restauración, profundamente vinculada a la identidad local y a la puesta en valor de un icono de nuestro paisaje. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. (Firmado) CONSTANTE ROGELIO MENDIONDO, Representante por Río Negro".

Saludo al señor Ministro con mi mayor consideración.


FERNANDO RIPOLL FALCONE
Secretario


MARTÍN LEMA
Presidente

MTOPI		EXPEDIENTE N° 2021-10-1-0000601
Oficina Actuante:	DNH - DIRECCIÓN NACIONAL DE HIDROGRAFÍA 10/004/10000000	
Fecha:	12/05/2021 17:08:15	
Tipo:	Informar	

Señor Asesor del Sr. Ministro, Don Andres CAPRETTI, por el presente informo referente al pedido de informes del Señor Legislador, detallando que la Obra del Anglo de Fray Bentos se encuentra en situacion de terminacion de la etapa numero 1, que terminara con la habilitacion de la pasarela que permitira el acceso al publico al Muelle correspondiente al Anglo, todavia no se ha realizado la suspension provisoria de la obra lo que sucedera en las proximas semanas y se realizaran las comunicaciones necesarias a los organismos que correspondan. Cabe destacar que las obras quedaran suspendidas a espera de continuarse cuando se cuenten con los recursos necesarios para finalizar o no el proyecto de la manera original. Destacando que el mismo puede sufrir cambios tanto en proyecto tecnico, como en montos, teniendo en cuenta lo elevado de los mismos y la falta de un estudio sobre la utilizacion del muelle para embarcaciones Deportivas, o de trafico, sabiendo que sera muy dificil su operativa. Se responde lo siguiente: 1.- El proyecto fue realizado por tecnicos de la DNH, apoyado por estudios tecnicos de empresas tercerizadas. A la vez el proyecto se marco tambien en el Corredor de los Pajaros Pintados, que fue una idea puesta en practica por el Ministerio de Turismo de la Administracion anterior, pero que en la practica no funciono como se esperaba a lo largo del Rio Uruguay, existiendo diversas problematicas con las embarcaciones construidas, tampoco estuvieron los turistas interesados en el proyecto. El proyecto de la DNH, adjudicado, millonario en dolares, no cuenta con la prioridad ni los recursos econommicos debido a la situacion de la Pandemia mundial, por lo que esta en proceso de quedar en suspenso a espera de mejores tiempos y estudios complementarios. La realidad es que no hubo un estudio nautico que evaluara la posibilidad de ser utilizado el muelle por embarcaciones deportivas nacionales o de turistas, ni siquiera de las embarcaciones disponibles en la zona, teniendo en cuenta que las caracteristicas del lugar, profundidades, corriente, vientos y la proximidad del canal hacen totalmente inviable ese uso, salvo para una embarcacion de trafico de porte mediano a mayor, inexistente en estos momentos en la zona, que se dedicara al trafico de pasajeros, lo que implica altos costos para ser viable para los conocedores del tema maritimo, y pensado con un criterio anteriormente del Corredor de los Pajaros Pintados, lo que en años anteriores y menos en la actualidad esta apartado totalmente de la realidad, excepto que se tengan recursos para mantener un servicio gratuito o a perdida, con dineros que hoy no contamos. Debe tenerse en cuenta que una lancha de Trafico de Pasajeros lleva Patrones, Tripulantes y Maquinistas, Profesionales y Titulados, QUE NORMALMENTE NO ESTAN DISPONIBLES PARA TRABAJAR UNAS POCAS HORAS POR DIAS , O EN EL AÑO, y mantener una embarcacion con certificados solo es redituable si esta con contratos de obras permanente y trabajando todos los dias del año, es asi se manejan las embarcaciones de trafico en nuestro Pais. Este estudio que debio realizarse con anterioridad, no se hizo ni se recibio acesoramiento de los nautas o posibles usuarios de ese servicio. En la practica y en la teoria los Puertos necesitan refugio y escolleras de proteccion como son todos los Puertos del Uruguay, salvo casos puntuales y de Buques Oceanicos de carga, y el Muelle del EX. Anglo fue construido para cargas y Buques de Gran porte para la epoca, donde y cuando los mismos, tenian que esperar dias fondeados para atracar, a espera de buenas condiciones y lo hacian, al igual que en todos los Puertos de la epoca. Hoy en dia dejar una embarcacion atracada en ese punto, representa un riesgo grandisimo para la seguridad de esa embarcacion y del canal, y dificilmente un propietario asuma ese riesgo. No es necesario hacer un estudio Tecnico Maritimo para determinar lo elemental de lo descripto anteriormente. Actualmente el Proyecto no esta avalado en SNIP base y no cuenta con presupuesto. 2.- No se han realizado las comunicaciones todavia a los Organismos involucrados, porque la Obra no se ha paralizado todavia, solo fue enlentecida en el año 2020 y hasta el momento, por la situacion de pandemia, y se realizaran las comunicaciines cuando se determine la suspension, cosa que no ha ocurrido todavia. 3.- Al igual que en el punto anterior Cancilleria y UNESCO tomaran conocimiento oportunamente. 4.- Al suspenderse el avance del proyecto, no se tiene previsto al momento realizar obra alguna, a parte de la ya realizada, teniendo en cuenta que en algun momento pueda

reiniciarse. 5.- La manera de comunicacion oficial sera decidida y evaluada cuando realmente se suspenda el avance de la Obra, lo que en la practica ya es de conocimiento publico por declaraciones del MTOP y del DNH, en visita a Fray Bentos, lo que esta en conocimiento del Sr. IMRN. Saludo Atte. DNH.

Firmante:
PAOLINI, MARCOS



**Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas**

Montevideo, 16 JUN. 2021

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Dr. Luis Alfredo Fratti
Presente:

El Ministro interino de Transporte y Obras Públicas tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo, en respuesta al Oficio N° 3340, de 11 de febrero de 2021, por el cual se transcribe el pedido de informes presentado por el Sr. Representante Constante Rogelio Mendiondo, en relación a la Licitación Pública N° 2/2019 convocada por la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para la ejecución de las obras denominadas: “Reconstrucción parcial y refuncionalización del muelle del Ex Frigorífico Anglo” en el Departamento de Río Negro, declarado como Patrimonio de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), solicitando la siguiente información: **1)** Si el proyecto en cuestión fue diseñado por los equipos técnicos-profesionales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Dirección Nacional de Hidrografía avalado por el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), detallando los estudios realizados que llevaron a concluir que lo anterior tenía diferencias. **2)** En el marco de que se ha constituido la mencionada obra en un compromiso de nuestro país ante la UNESCO, es pertinente saber cuáles fueron los procedimientos llevados a cabo ante los organismos que rigen en esos temas. Indicar si fue notificado de la resolución el Ministerio de Educación y Cultura y, por su intermedio, la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación. **3)** Si el Ministerio de Relaciones Exteriores notificó mediante la Dirección General para

Asuntos Culturales y de la Comisión Nacional del Uruguay para la UNESCO a la embajada permanente del Uruguay para la UNESCO, quien nos representa ante el Centro del Patrimonio Mundial con sede en París, sobre los motivos de la interrupción de la obra. 4) Cuáles serán las medidas sustitutivas, de cautela y de mitigación de las patologías constatadas y presentes en los componentes estructurales y elementos constructivos del viejo muelle, que tomará el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Dirección Nacional de Hidrografía, para asegurar un adecuado estado de conservación, prolongando la vida útil de parte del sistema portuario, considerado un atributo principal del PIFB. 5) Indicar cuál será el ámbito en el que se les comunicará a los actores locales, organizaciones sociales, a toda la comunidad y a la propia Comisión del Sitio, las decisiones políticas sobre el destino del muelle, dadas las grandes expectativas creadas en beneficio de la obra de restauración, profundamente vinculada a la identidad local y a la puesta en valor de un icono de nuestro paisaje.-

Al respecto, se remite 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,

2021-10-1-0000601

nar



JUAN JOSÉ OLAIZOLA
Ministro (I)
Ministerio de Transporte y Obras Públicas