

**UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

**Maestría bimodal de estudios contemporáneos de América Latina**

**Tesis**

**El puerto de aguas profundas y sus lógicas regionales en el período  
2010 – 2015**

Autor:

**Gabriel Buere.**

Tutor:

**Doctor en Ciencia Política Lincoln Bizzozero**  
**Docente Grado 5 Titular.**

**Montevideo, junio 2017**

## Contenido

1.	Introducción.....	3
1.1	Fundamentación.....	4
2.	Elementos del objeto de investigación. ....	5
2.1	Objeto de estudio .....	5
2.2	Objetivo general.....	5
2.3	Objetivos específicos.....	5
2.4	Problema de investigación.....	5
2.5	Hipótesis de trabajo.....	5
3.	Discusión conceptual y contexto. ....	6
3.1	La cuestión del desarrollo y el neodesarrollismo.....	6
3.2	Conceptualización del modelo extractivista. ....	12
3.3	Integración y regionalismo. ....	14
3.3.1	Principios y objetivos del Mercosur que enmarcan la integración y el espacio de las infraestructuras. ....	23
3.4	Conceptualización de Brasil en la región y del nuevo contexto con China.....	29
3.4.1	Antecedentes en la política exterior de Brasil, infraestructuras e integración.....	29
3.4.2	La cuestión China.....	32
3.4.3	Aproximación al sistema portuario de Brasil, actores e intereses.....	34
4.	Metodología.....	36
4.1	Estrategia metodológica, discusión de las categorías y límites analíticos.....	36
5.	Desarrollo analítico.....	38
5.1	Cronología de los hechos, los posibles actores y su incursión en el escenario.....	38
5.1.1	Los actores privados en el ámbito nacional.....	39
5.1.2	Los actores públicos nacionales y regionales.....	47
5.1.2.1	Los vínculos con Brasil.....	48
5.1.2.2	Los vínculos en el URUPABOL.....	56
5.1.2.3	Lo extraregional.....	66
5.2	La conformación del marco jurídico y la CIPAP.....	77
5.3	Lo discursivo.....	83
6.	Conclusiones:.....	93
	Bibliografía.....	97
	Anexos.....	109



## **1. Introducción.**

El trabajo compone y analiza el proceso de construcción de intereses regionales sobre el puerto de aguas profundas (PAP). Conjunto de acciones que fueron impulsadas por el Estado uruguayo, el cual apuntó a articular intereses nacionales con los regionales para alcanzar la realización del proyecto. Se trata de un abordaje que identifica, describe y problematiza antecedentes, actores, discursos, relaciones, estructuras y tensiones en el período 2010-2015. Con la salvedad que se toma a modo de antecedentes algunos hechos ocurridos a partir del 2007 vinculados al proyecto Minero Aratirí, un actor que paulatinamente se tornó central en el devenir del PAP.

Un proyecto que fue liderado por el Estado en donde la estrategia adoptada se basó por un lado en promoverlo como un dinamizador de la extracción de materias primas de la región. Por otro lado buscó sumar a unos actores privados pero a la vez desplazó a otros que podrían estar vinculados al PAP. Cuestiones que engloban a un conjunto de aspectos que orientan un diálogo analítico y conceptual entre los hechos acaecidos y los conceptos de neodesarrollismo, extractivismo y el manejo de la integración como justificación de estos marcos de acción.

Un primer paso en la investigación fue una revisión exhaustiva documental y de prensa de los hechos en torno al proyecto del puerto de aguas profundas. Aspecto que permitió desglosar hechos, actores y describir posiciones en un juego desplegado en el campo político, económico, jurídico y social a escala nacional y regional. En una segunda etapa se realizó un conjunto de entrevistas a informantes calificados vinculados al sector privado, público y movimientos sociales, que permitió profundizar el análisis.

Finalmente si bien existe una serie de actores transnacionales principalmente vinculados a las líneas de financiamiento, estos actores no fueron entrevistados dado que en el proceso no han tenido un rol relevante. Si bien esto no implica que estén completamente fuera del análisis realizado (por ejemplo el BNDES con el gobierno de Brasil), sino que tendrán un lugar marginal.

En definitiva esta monografía analiza cómo un proyecto de infraestructura nacional gana un pretendido carácter de impulso a la integración y al desarrollo regional desde una perspectiva del rol central que cumple el Estado. Dicho análisis parte de la problematización del conjunto de hechos sucedidos y del discurso de los actores. Lo que permitió describir las tensiones y caminos transitados en la búsqueda por formalizar, legitimar y concretar un proyecto que tuvo un tono regional.

## **1.1 Fundamentación.**

El proyecto del puerto de aguas profundas movilizó una serie de recursos materiales e institucionales a escala nacional y regional. Generó anhelos sociales, políticos y en algún grado también económicos. Sobre él se compuso una serie de relaciones e intereses, principalmente impulsados por el gobierno nacional que procuró dotar a un proyecto nacional con una valoración regional. En ese sentido se abocó a despertar intereses y alianzas en países de la región para lograr concretar el proyecto.

¿Sobre qué intereses se buscó componer acuerdos regionales en torno al PAP? ¿Qué interpretación del rol del Estado y la integración regional describen las acciones llevadas adelante? ¿Cómo y por qué una estrategia de un proyecto nacional se presentó con una cobertura regional? ¿Cómo se enmarca este proyecto en un contexto neodesarrollista que vivió la región? ¿Qué tensiones estructurales generó a escala nacional y a escala regional? Para alcanzar las respuestas a estas preguntas un primer paso es la sistematización de hechos que hicieron al proceso vivido. Este carácter de investigación sociohistórica, desde una mirada diacrónica, desglosa y ordena la secuencia de hechos en torno a un problema general. El cual es dar respuesta a cómo un proyecto de infraestructura nacional gana un pretendido carácter de impulso a la integración y al desarrollo regional desde el Estado. A ello se añade la descripción del conjunto de intereses y discursos, en un intento de señalar el peso de lo regional en las estrategias y miradas de Uruguay para su inserción internacional. En donde subyacen dos argumentos centrales; por un lado el promocionado “Uruguay Logístico” vinculado al concepto “Uruguay puerta a la región” y por otro la “integración” utilizada como noción retórica para justificar y aunar intereses regionales sobre el proyecto. En donde dichos argumentos entremezclan las nociones de un proyecto de desarrollo del país y la de integración regional.

El proyecto del puerto de aguas profundas significó la articulación de acciones destinadas por un lado a un cambio en la estructura de infraestructuras del país vinculado a un proceso productivo. Por otro lado, la construcción de una serie de relaciones con los países de la región como forma de lograr la implementación del proyecto. Siendo esta segunda dimensión el foco central de este trabajo. Una dimensión que se vincula a las discusiones en torno al grado en que los hechos trazados de integración en realidad se han mantenido en intentos de interconexión regional funcionales a lo extractivo. Lo que conduce a perpetrar al continente como un generador de materias primas para la economía global.

## **2. Elementos del objeto de investigación.**

### **2.1 Objeto de estudio**

Las relaciones e intereses impulsados por el gobierno nacional en el período 2010-2015 en su escala nacional y regional para la concreción del Puerto de Aguas Profundas del Palenque.

### **2.2 Objetivo general.**

Problematizar el proceso impulsado por el gobierno para implementar el puerto de aguas profundas de El Palenque desde la articulación de lo nacional con lo regional; lo que implica identificar actores, intereses, argumentos y tensiones.

### **2.3 Objetivos específicos.**

- Sistematizar y describir el conjunto de hechos y antecedentes en torno al PAP en el período analizado.
- Detallar el conjunto de actores y sus posiciones con respecto al PAP.
- Identificar el conjunto de significaciones (preceptos) manejados por parte de los actores sobre la integración regional y el papel del Estado en el desarrollo.
- Describir el conjunto de intereses de los actores nacionales y regionales en torno al proyecto del Puerto de Aguas Profundas.
- Describir el conjunto de luchas en torno al PAP.

### **2.4 Problema de investigación.**

¿Cómo un proyecto de infraestructura nacional gana un pretendido carácter de impulso a la integración y al desarrollo regional desde una estrategia donde el Estado juega el rol central en el proceso?

### **2.5 Hipótesis de trabajo.**

- a. La estrategia adoptada por el gobierno 2010-2015 para concretar el puerto de aguas profundas implicó componer sobre este proyecto nacional de infraestructura, un conjunto de intereses regionales entre gobiernos

nacionales en base a una aspiración de interconexión logística regional, priorizando las relaciones bilaterales con Brasil y el URUPABOL.

- b. La estrategia llevada adelante para implementar el puerto de aguas profundas se vincula a una dimensión del neodesarrollismo utilizando el argumento de la integración regional para consolidar una interconexión de infraestructura regional para el fortalecimiento de procesos extractivistas.
- c. Las acciones del gobierno nacional 2010-2015 llevadas adelante para consolidar el PAP estuvieron dislocadas de procesos que tuvieron como objetivo componer a Uruguay como un polo logístico regional o de los corredores del IIRSA.

### **3. Discusión conceptual y contexto.**

Un aparente concepto central en el trabajo es el de “integración regional”, por el hecho de que la “integración regional” es una locución recurrente en el discurso de los actores analizados. Pero en sí, como concepto no es una parte integrante de las hipótesis, no exige su operacionalización, sino que no traspasa el límite de ser un recurso simbólico discursivo. Pero esta cuestión no excluye una aproximación teórica e histórica del concepto a modo de dar sentido a su uso por parte de los actores. Por otro lado un concepto que también está presente en el análisis de este trabajo y en el discurso de los actores investigados es el de desarrollo. En particular bajo la discusión sobre el empuje que vivió la industrialización y el extractivismo a partir del 2005 en la región. Esta orientación económica y su combinación con un conjunto de políticas sociales, llevan a que algunos autores coloquen a las acciones y estrategias del gobierno bajo el concepto de neodesarrollismo.

#### **3.1 La cuestión del desarrollo y el neodesarrollismo.**

Bajo el concepto de neodesarrollo se busca agrupar a un conjunto de políticas económicas que le dan nueva centralidad al Estado en el proceso de desarrollo.

Conceptualmente el término de neodesarrollismo busca explicar los modelos que caracterizaron las economías de los gobiernos progresistas de la región de los primeros lustros de este siglo. Éstos se asentaron en el modelo de acumulación gestado durante el neoliberalismo acompañado de un conjunto de políticas sociales y el incremento de derechos (Svampa, 2011). Si bien entre el conjunto de países de la región hay una gran diversidad en el grado incorporado de esa orientación, el conjunto de coincidencias es lo que permite colocar estas experiencias bajo el mismo marco.

A grandes rasgos las políticas neodesarrollistas se mantuvieron en la región hasta los años 2013 y 2015. Lapso que se vivió el retorno de gobiernos conservadores en algunos países de la región, lo que trajo aparejado cambios en sus políticas económicas. A su vez comienza una contracción económica que conduce a que varios gobiernos recurran a políticas económicas más ortodoxas de repliegue de la demanda (Katz, 2014).

Si bien este modelo se asienta en el modelo de acumulación anterior, no es una continuación de él, sino que es una expresión de su quiebre. El neodesarrollismo se vincula a políticas económicas destinadas a aprovechar una coyuntura económica favorable al incremento de divisas procedentes de la renta de la tierra, las exportaciones de productos agropecuarios, hidrocarburos y los minerales. Estas políticas económicas son acompañadas por políticas destinadas a impulsar la industrialización y la innovación. A lo que se sumó la combinación de un conjunto de políticas sociales principalmente dirigidas a la mejora de la calidad de vida de sectores de menores ingresos y una dinámica económica que disparó la capacidad de consumo de la clase media.

Es un modelo que apunta a lograr tanto el apoyo popular como del capital (Aranibar & Rodríguez, 2013), con base en una mejora económica generada principalmente por la exportación de materias primas. Aspecto señalado por la CEPAL y en particular por algunos estudios entre ellos el de la Red Mercosur De Investigaciones Económicas (2011), que indica el impacto de China en este proceso.

Entre los autores que han abordado la cuestión del neodesarrollismo y su vínculo con una reprimarización de la economía están los trabajos de Claudio Katz (2014), Antonio Aranibar (2013), Benjamín Rodríguez (2013), Armando Boito Jr. (2012), Maristella Svampa (2011), Janaína Freire Dos Santos (2010) y Osvaldo Sunkel (2007). A su vez este conjunto de autores coinciden en señalar que el neodesarrollismo tiene tres aspectos fundamentales. En términos históricos guarda relación con la etapa de

acumulación capitalista conocida como “capitalismo neoliberal o financiero”. Un segundo aspecto es la llegada al poder de partidos o coaliciones mayoritariamente progresistas, un cambio de orientación política de la región ocurrida al inicio de este siglo. Parte del éxito de estos actores políticos se vinculó a las décadas de resistencia al neoliberalismo y los fracasos de este modelo (Aranibar & Rodríguez, 2013). En este sentido el neodesarrollismo significa la transformación del modelo neoliberal dando un papel más activo al Estado. En un accionar que acumuló la relación gobierno-movimiento popular, gobierno-capital y la mediación entre distintos grupos de poder de la sociedad. Por último, estos autores coinciden en señalar que el incremento de derechos y de políticas sociales compensatorias implica una ruptura con el neoliberalismo. Dado que si bien prácticamente no modifica las políticas económicas en lo referente a las relaciones con el capital, reemplaza los carentes aspectos del modo de regulación de los derechos sociales y las políticas públicas tomando un mayor vigor y jugando un papel compensatorio.

El núcleo económico de este modelo es el equilibrio macroeconómico y su correspondiente marco jurídico que impulsa las exportaciones de bienes primarios y la canalización de inversión extranjera directa (IED). Aspecto que discursivamente es categorizado como la generación de un ‘clima de inversiones amigable’, propicio o adecuado para los capitales transnacionales. En este sentido tiene un carácter heterodoxo en el manejo económico apuntando al crecimiento desde el impulso de la industrialización, la innovación y a su vez el agronegocio (agroexportaciones). El conjunto de políticas sociales y laborales, juegan como mecanismos de redistribución de la riqueza o la mitigación de los impactos económicos arrastrados por la era liberal y los propios generados por el impulso del modelo capitalista.

Según Claudio Kats (2015), los principales teóricos de este modelo son Luiz Carlos Bresser Pereira y Aldo Ferrer, a los que añade los economistas Robert Boyer, Osvaldo Sunkel, Gabriel Palma, Cristóbal Kay, Alejandro Portes, Joao Sicsu, Luiz De Paula, Michel Renaut, José Luis da Costa Oreiro.

Este autor señala que el neodesarrollismo implicó cinco campos principales de acción del Estado. El primero de estos resalta la necesidad de intensificar la participación o la intervención estatal para alcanzar el desarrollo. En ese caso el Estado es un mediador del conjunto de grupos sociales, buscando realizar una política económica de punto medio entre las políticas Estado-céntricas y las políticas Mercado-céntricas. El segundo se

vincula a la necesidad de la intervención del Estado sin obstruir la inversión privada, estimulándola pero manteniendo la centralidad estatal en sectores concebidos como estratégicos. Un postulado que entendía que la participación del Estado en la economía era el camino para alcanzar el desarrollo. En esta dirección se desprende el tercer pilar que plantea que la política económica del Estado buscó ser un instrumento central del crecimiento económico. En donde una gran meta es romper la dependencia financiera con organismos multilaterales. El cuarto aspecto es la búsqueda por retomar la industrialización, multiplicando particularmente el empleo urbano. A su vez la regulación estatal promovida ha tenido diversos matices y efectos en los países de la región. Señala el autor que a grandes rasgos los Estados han buscado una conjunción entre el fortalecimiento del mercado y del Estado; potencializando lo público y lo privado. En lo que respecta a lo sectorial, impulsó políticas económicas para el fomento tanto del sector industrial como el agronegocio. Un impulso acompañado de políticas sociales de subsidio y apoyo económico a los sectores con menores ingresos. El quinto elemento es el conjunto de políticas que apuntan a la reducción de la brecha tecnológica a través del impulso a la innovación. Lo que incluyó la creación de sistemas nacionales de innovación, a modo de propiciar mayores contextos de innovación.

En definitiva desde el neodesarrollismo el Estado busca realizar una mediación entre el fortalecimiento del capital y de las políticas sociales. En su carácter de articulador genera un espacio de cooperación público-privada, que se valoró como un espacio de trabajo guiado por parámetros de productividad, competitividad y rentabilidad. Un proceso en donde el Estado tomó un carácter central y de liderazgo hacia la reindustrialización, particularmente fortaleciendo a los sectores empresariales más internacionalizados y la continuidad de las exportaciones de bienes primarios. A lo que se añaden los esfuerzos por propiciar la innovación y un conjunto de gastos sociales de redistribución o compensatorio.

A modo de contextualizar estos procesos en el Uruguay, el trabajo titulado “Seis tesis urgentes sobre el neodesarrollismo en Uruguay” de Santos, Narbono, Oyhançabal y Gutiérrez (2013), auxilia a la comprensión de la especificidad del concepto en el contexto nacional. Los autores señalan que la base neoliberal por la cual se asentó el modelo económico neodesarrollista se plasma en el mantenimiento de la plataforma jurídica como es el caso de la Ley Forestal (Nº 15.939) aprobada en 1987, la Ley de Zonas Francas (Nº 15.921) aprobada en 1987, la Ley Nº 16.223 aprobada en 1991 la cual redujo

el plazo mínimo para el arrendamiento de tierras a un año lo cual es señalado como clave para potenciar el crecimiento agrícola vivido a partir del 2003 y la Ley de Puertos (N° 16.246) aprobada en 1992 que estableció el régimen de puertos libres. A esto se puede añadir la Ley de Promoción y Protección de Inversiones (N° 16.906) aprobada en 1998 que otorga beneficios fiscales por disposiciones del mismo sistema tributario a las inversiones privadas, el cual tuvo ajustes durante el gobierno del Frente Amplio con un Decreto del 2007 y una actualización en el 2012. También hay que tener en cuenta la Ley N° 16.832 de 1997 “Marco Regulatorio de la Energía” donde se señala que la generación de energía no es un servicio público. En el marco de esta Ley el gobierno del FA ha impulsado la diversificación de la matriz energética alentando la generación privada de energía. También se incluye en esta plataforma a La Ley de Seguridad Social N° 16.713 aprobada en 1995 que creó un sistema previsional mixto (público y privado). En lo que respecta a las leyes más destacadas de este marco están la reducción en el impuesto a las ganancias empresariales de 30% a 25%, la Ley de Participación Público Privada (N° 18.786) aprobada en 2011, la propuesta de Ley sobre Minería de Gran Porte. En esta línea teórica los autores colocan también a la Ley N° 19.046 aprobada a finales de 2012 que habilita la instalación del puerto de aguas profundas del Palenque.

En lo que respecta al nuevo modo de relación y regulación social del Estado que asume un protagonismo de compensación social. Los autores señalan cuatro grandes mojones; por un lado el retorno de las negociación tripartita salarial (trabajadores, patrones y estado) con los consejos de salarios y la creación en 2005 del Ministerio de Desarrollo Social (Ley N° 17.866), que lideró la implementación del Plan de Atención Nacional de la Emergencia Social (PANES) y el Programa de Ingreso Ciudadano (Ley N° 17.869), y la creación en el 2007 del Sistema Nacional Integrado de Salud (SNIS) por la Ley N° 18.211, que entre otras cosas estableció un sistema de contribución forzosa (el FONASA).

Una característica en la que coinciden Carlos Santos et al (2013) y Katz, C. (2015), es que el neodesarrollismo no modifica sino que agudiza los problemas estructurales del capitalismo vinculados a la desigualdad y la dependencia. Una agudización generada principalmente por consolidar una economía basada en materias primas y la producción de bienes agroindustriales de bajo valor agregado Mientras las importaciones son mayoritariamente de “bienes industriales de media a alta tecnología: autos y autopartes, teléfonos, insecticidas y máquinas automáticas.” (Santos et al, 2013, p.22). A este

escenario se añade la acentuación de la extranjerización de la propiedad de la tierra y de la producción. Hecho que se da principalmente en el sector agroindustrial, donde “el nivel del control de la tierra entre 2000 y 2011 los propietarios uruguayos pasaron de 90% a 54% en el control de la superficie nacional, mientras las personas jurídicas (fundamentalmente sociedades anónimas) pasaron de 1% a 43%,” (Santos et al, 2013). Lo que en definitiva significa una fuerte extranjerización de la estructura exportadora, indicando que en 2012 de las diez principales empresas exportadoras, ocho fueron extranjeras. A lo que se suma la propiedad extranjera de la totalidad de la banca privada en Uruguay<sup>1</sup>.

En lo que respecta al carácter mediador del Estado, en el caso de Uruguay se plantea que si bien el neodesarrollismo marca el fin de un ciclo de luchas contra el neoliberalismo, a su vez configura un nuevo ciclo de luchas. En este sentido estos autores citan al trabajo de Alfredo Falero “Las batallas por la subjetividad. Construcción de derechos, luchas sociales y dominación simbólica en Uruguay” del 2008. En este trabajo se sostiene que el fin de un ciclo de luchas no significa la inexistencia de conflictos, sino la incapacidad coyuntural para la conformación de nuevas expresiones sociales con capacidad de disputar hegemonía. Etapa que Falero lo caracteriza como de tránsito hacia un consenso económico liberal progresista. Esta “paz social” que ha vivido el neodesarrollismo la explican por el hecho de que el “FA sea la expresión política de los sujetos populares que protagonizaron los últimos ciclos de lucha y por ende mantiene una clara hegemonía entre las organizaciones del campo popular; y las mejoras en las condiciones de vida de los trabajadores dadas por el nuevo modo de regulación colocan al modelo como superador de la etapa neoliberal reforzando su legitimidad (el “daño menor” frente al “malo conocido”).” (Santos et al., 2013, p.25).

Es posible indicar que el neodesarrollismo describe una nueva agenda de desarrollo con un retorno a la centralidad del Estado. Para ello se buscó la canalización de inversiones extranjeras, se consolidó y expandió el carácter primario de la producción exportable del país, manteniéndose y acondicionando el marco jurídico que promueve estas dinámicas. Esto fue acompañado de una serie de políticas sociales compensatorias tendientes a la mejora en la calidad de vida, calidad de derechos o en la mejora de los ingresos de diversos estratos de la sociedad del país.

---

<sup>1</sup> [http://www.bcu.gub.uy/Servicios-Financieros-SSF/Paginas/bancos\\_Instituciones\\_Lst.aspx](http://www.bcu.gub.uy/Servicios-Financieros-SSF/Paginas/bancos_Instituciones_Lst.aspx)

### **3.2 Conceptualización del modelo extractivista.**

La cuestión de que la base del interés regional del PAP se haya asentado en el argumento de que facilitaría la exportación de materias primas la región, conduce al desarrollo de este concepto. Cuestión apreciable en discursos de actores nacionales y de otros países de la región, que basaban la justificación económica del PAP en su rol para facilitar la salida de la producción primaria de la región. En el caso de los actores nacionales, el juego en torno al PAP llevo a vincularlo directamente a la minera Aratirí.

Esta estrategia se alinea con una lógica económica nacional en donde las exportaciones de bienes primarios continuó siendo un elemento relevante dentro del modelo económico del país. Una base económica de exportaciones que generaba escasos o nulos procesos de innovación y valor agregado. Por consiguiente, desde estos elementos el concepto de extractivismo soluciona la explicación de un proceso vinculado a la estructura de este modelo económico.

Para dar inicio a la discusión conceptual se parte del trabajo de Alberto Acosta “Extractivismo y neoextractivismo: Dos caras de la misma maldición”, que define al extractivismo como:

*“Para intentar una definición comprensible utilizaremos el término de extractivismo cuando nos referimos a aquellas actividades que remueven grandes volúmenes de recursos naturales que no son procesados (o que lo son limitadamente), sobre todo para la exportación. El extractivismo no se limita a los minerales o al petróleo. Hay también extractivismo agrario, forestal e inclusive pesquero.”*  
(Acosta, 2011, p.85)

Otra dimensión que posee este concepto se vincula a las lógicas de apropiación neocolonial y su génesis con el período colonial. En este sentido el término se vincula a una modalidad de acumulación que comenzó con la conquista y colonización de América, África y Asia, lo que fue indispensable para la consolidación del norte dominante (Acosta, 2011). El problema es cuando se traslada esta relación de hechos directamente al contexto actual sin darle la especificidad propia del neocolonialismo. Un período histórico en el que surge China como un nuevo actor que ha impulsado las lógicas extractivistas a partir

de 1980 pero especialmente a partir de 1992, tanto en América como en África, siendo un aspecto que exige una relectura de esas premisas.

El punto de partida conceptual del extractivismo no es alterado por la cuestión China. El punto de partida es el mismo: la extracción de un gran volumen materias primas, la reproducción de un modelo de acumulación capitalista y la escasa o nula generación de valor agregado. Lo que cambia es el criterio de que es algo exclusivo del norte, un juicio que frente a este nuevo actor debe ser discutido. Si bien se podría esgrimir que existe desde los autores seleccionados este desenfoque al no abordar esa discusión, el hecho no contradice las lógicas que describe el concepto. En definitiva el extractivismo reproduce las mismas lógicas excluyentes de acumulación forjados en las primeras etapas del período capitalista. Se vincula con dar sustento a los centros capitalistas productivos sin generar lógicas de innovación y valor agregado en los territorios en donde se extrae la producción. Además se basa en la explotación de grandes cantidades de recursos naturales, en modalidades que generan grandes impactos negativos al medio ambiente. Esta explotación de los recursos naturales trae aparejado un conjunto de conflictos ambientales en luchas por la conquista o preservación de derechos y territorios. En esta dirección Maristella Svampa (2011), señala que la inflexión extractivista generó como consecuencia la explosión de conflictos socioambientales.

*“Entendemos por conflictos socioambientales aquellos ligados al acceso, conservación y control de los recursos naturales, que suponen por parte de los actores enfrentados, intereses y valores divergentes en torno a los mismos, en un contexto de asimetría de poder. Los lenguajes de valoración divergentes respecto de los recursos naturales se refieren al territorio (compartido o a intervenir) y, de manera más general, al ambiente, en cuanto a la necesidad de su preservación o protección.”*  
(Svampa, 2011, pp. 186-187)

Lo que en conjunto permite agregar otra dimensión al concepto que es la idea de que el extractivismo impulsa y se sustenta en la “acumulación por desposesión”. Concepto que es introducido por el geógrafo David Harvey, que lo coloca como una descripción de las etapas del capitalismo, vinculado a una primera etapa de acumulación originaria la cual suponía la implementación de un nuevo sistema. La acumulación por desposesión busca conservar al sistema actual manteniendo usos de la acumulación

originaria con una mercantilización y privatización de la tierra. (Harvey, 2004, p.113). En mejor grado este término usado por el autor es explicado por Falero (2011):

*“[...] el comportamiento depredatorio por parte de las elites político-económicas que les permite aumentar sus beneficios a expensas de los pobres y las clases medias. Según el autor, todas las características depredadoras de la acumulación primitiva u originaria mencionadas por Marx, se reafirmó desde los años setenta, e implicó un núcleo de prácticas a favor del desmantelamiento de derechos a través de privatizaciones, la financierización, la gestión y manipulación de las crisis y redistribuciones estatales de la renta.” (Falero, 2011, p.91)*

A su vez en lo que implica las modalidades de las lógicas extractivistas, en Uruguay se pueden encontrar en el avance de los agronegocios, la expansión de la forestación (desde 1990), y lo que podría haber sido el proyecto de Aratirí y la Ley de Minería de gran porte.

### **3.3 Integración y regionalismo.**

Como se ha señalado en el párrafo introductorio de este capítulo, el concepto de “integración regional” en sí no es una parte integrante del problema de investigación. La presencia de la integración se da como un recurso discursivo usado por actores en la justificación del proyecto del PAP. Por consiguiente desde lo discursivo se establecen las ideas *per se* de la integración regional, desde el sentido de dotar de intereses regionales al proyecto nacional del PAP. Con ese objetivo se tendieron redes de articulación con países de la región y se lo presentó en espacios de coordinación regional. Por lo que en alguna medida, por la vía de los hechos la cuestión de la integración se hace presente desde los intentos de componer proyectos de infraestructuras para la interconexión regional. Dimensión ésta presente en las acciones llevadas adelante en los espacios de integración regional como lo son la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y el hoy Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).

De todos modos no se puede asumir a la agenda del IIRSA – COSIPLAN en sí misma como la agenda de integración de la región. Si bien podría parecer clara la diferencia entre interconexión e integración, discursivamente son asimiladas como iguales. Cuestión que hace necesario realizar una aproximación teórica e histórica al concepto de integración. A lo que se añade el hecho de que ciertos actores nacionales vinculados al PAP tienen sobre dicho concepto miradas y posiciones implícitas o explícitas de donde no están ausentes en mayor o menor grado aspectos históricos y elementos teóricos de la integración regional.

Por consiguiente, sin llegar a realizar un análisis del proceso de integración o de su devenir teórico, éste subcapítulo es una antesala al análisis de las perspectivas y estrategia de los actores vinculados al proceso del PAP. A su vez el abordaje de este concepto auxilia a lograr capturar el significado de las estrategias del gobierno en los distintos momentos del devenir del proyecto. Un camino que se a trazó sobre elementos estructurales del momento socio-histórico vivido (lo que incluye al campo político). Además la referencia a los principales antecedentes históricos de la integración permite por un lado ubicar a este proceso dentro de una etapa y por otro permite una mejor interpretación del discurso de los actores sobre la integración.

En términos teóricos, la integración regional es incluida en un concepto más abarcador que es el de regionalismo. Ambos tendrán distintos matices dependiendo del contexto histórico y social en el cual se inscriba. En este sentido la concepción de la integración es condicionada y condicionante de las decisiones objetivas que trazan el camino político y administrativo, en un complejo juego de doble hermenéutica.

La integración como conjetura ha sido un término que marcó el discurso de los principales actores políticos regionales del período analizado. Como característica del período, existió cierta exaltación retórica de la integración así como de sus resultados, tomando un carácter de símbolo discursivo.

Para dar inicio al análisis de este concepto se partirá del concepto de integración planteado por la Doctora en Relaciones Internacionales y Periodista, Lorena Oyarzún Serrano, que lo inscribe como un proceso social con elementos objetivos y subjetivos. Desde el artículo “Sobre la naturaleza de la integración regional: teorías y debates” plantea que:

*“La integración es un tipo de regionalismo que faculta a la región a transformarse en un actor relevante del sistema. Incluye intercambios comerciales y cooperación en los ámbitos económico y sociopolítico, sobrepasa el modelo exclusivamente intergubernamental. Es un proceso en el que se transfieren expectativas de beneficio desde los actores domésticos que componen el Estado (trabajadores, diplomáticos, empresarios, parlamentarios, ambientalistas, estudiantes, militares, etc.) hacia una entidad supranacional. También es fundamental que los tomadores de decisiones posean la voluntad política de integrarse, ya que en un proceso de esta magnitud los Estados miembros intentan construir una cosmovisión común.*  
(Serrano, 2008, p.14)

Desde esta definición un aspecto medular es el traslado de expectativas añadiendo un nivel más allá de lo nacional. Elemento que desde las entrevistas es remarcado, dando una base al sentido discursivo del uso de la integración como justificación al PAP.

Los debates teóricos en relación a la integración que han tenido una mayor visualización han sido los generados con el fin de la segunda Guerra Mundial. Influyeron más allá del continente Europeo llegando a ser una experiencia que influenció el proceso de integración en América. En definitiva a partir de la segunda mitad del siglo XX la integración progresivamente pasó a ser una parte cada vez más importante del discurso político tanto europeo como latinoamericano.

Cuando se examinan los impulsos integradores en el continente y tomando en algún grado el trabajo de Eduardo Devés (2012), se podría plantear tentativamente cinco grandes etapas. La primera enmarcada en los movimientos independentistas comprendidos en la primer mitad del siglo XIX, centrados en esfuerzos por conformar un reordenamiento de los límites políticos y administrativos del continente apuntando a conformar una confederación o unión americana o hispanoamericana (los grandes intentos de establecer confederación como nuevas repúblicas fueron; la Gran Colombia, las Provincias Unidas del Centro de América y la Confederación Perú-Boliviana). En esta etapa de sucesos y de discusiones Brasil quedaba fuera de ese horizonte de sucesos, vinculándose a otro marco de acciones. Del período se destacan las figuras de Bolívar,

San Martín, O'Higgins, Francisco de Sucre y como hecho sobresaliente el Congreso de Panamá de 1826.

Concretada la independencia de varios países del continente los proyectos de un continente integrado fueron perdiendo fuerza. Los motivos son varios y complejos (Gallego; Eggers-Brass; Gil, 2012) y no es la intención de este trabajo abordarlos, pero sí señalar estos antecedentes históricos que integran el pensamiento político del continente y por consiguiente inciden en la conceptualización de la integración en las etapas posteriores.

Un segundo momento se centra en el campo del pensamiento desarrollado por los pensadores de la Generación del 900 y otro conjunto de pensadores latinoamericanos, sobresaliendo José Martí, José Vasconcelos, Augusto César Sandino, Julio Antonio Mella y José Carlos Mariátegui. Un conjunto de eventos que influyeron a esta etapa fue la guerra de EEUU sobre Cuba y Puerto Rico (1898), la revolución Mexicana (1910), la posterior reforma universitaria de Córdoba (1918), y la articulación continental estudiantil. Acontecimientos que reforzaron la composición de un pensamiento latinoamericanista, que en aquel contexto era claramente antiimperialista (Devés, 2012). El cual exponía un fuerte rechazo a las intervenciones militares y anexiones llevadas adelante por Estados Unidos en América Latina<sup>2</sup>.

El tercer momento se inició en la segunda mitad del siglo XX con los primeros intentos políticos e institucionales de integración económica. Se pueden destacar los de la Argentina peronista de los años 40 y la propuesta de integración de la “Unión de los Países del Sur” (1946-1948)<sup>3</sup>, proyectos que se relacionan con un modelo específico de autonomía conocido como “Autonomía Heterodoxa” teorizado por el Profesor argentino Juan Carlos Puig. Desde el Paraguay de Euginio Morinigo (1946-1947) y la Unión Económica Argentino-Paraguaya (1953), en Brasil durante el segundo gobierno de Getulio Vargas (1951-1954) y los primeros años de Gobierno de Carlos Ibáñez del Campo en Chile (1952-1954) existieron breves iniciativas también en esta dirección (Pacto ABC

---

<sup>2</sup> Una primer referencia teórica que justificaría esta política expansionista de Estados Unidos está en la doctrina Monroe, pero el tema es más complejo al vincularse también con el expansionismo capitalista de Estados Unidos por lo que implica sus modelos de producción y acumulación.

<sup>3</sup> “La Unión de los Países del Sur en las propuestas de Integración del Peronismo 1946-1948” Varlos Nahuel Oddone.

por iniciativa de Vargas e Ibáñez). Si bien éstos fueron intentos pioneros en el ejercicio de concretar una integración regional no lograron perdurar.

Los siguientes intentos de integración del continente sucedieron con el final del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones, básicamente a partir de la década del 60. La expresión de ese nuevo momento fue la creación de organismos que cumplieran un carácter orientador de esos procesos como la ALALC (1960), CAN (1969), SELA (1975), ALADI (1980). El principal antecedente de este camino son los aportes de la CEPAL, que contribuyó a definir el concepto de integración económica regional a partir de 1949, y en 1951 impulsó los primeros mecanismos de integración en América Central, que condujeron a la experiencia del Mercado Común Centroamericano.

Siguiendo con la periodización aquí planteada, en la década del noventa del siglo XX se inicia un cuarto momento vinculado al surgimiento de nuevos acuerdos o la reformulación de otros, bajo el paraguas del Consenso de Washington. Proceso que se enmarca en una profundización mundial del capitalismo. Este específico contexto de mundialización que buscó que varios países se insertaran bajo la consigna de la apertura económica, es denominado como nuevo regionalismo (Bizzozero, 2015). En ese contexto surge el MERCOSUR en el año 1991 con el Tratado de Asunción como una expresión del nuevo regionalismo<sup>4</sup>.

*El Mercosur surgió en los noventa conjuntamente con los inicios de la estructuración de un nuevo orden. Los temas ordenadores de este nuevo orden para los países del Mercosur fueron la consolidación de las democracias, la reforma del Estado, la apertura de la economía y el ingreso de los nuevos asuntos del comercio internacional. La percepción del espacio pasó a tener un componente geoeconómico más que geopolítico y una mayor orientación hacia la regulación por el mercado. [...] Estos nuevos temas en la política exterior de los países de la región, entre los que se ubicó la integración, ya habían sido avanzados en el sistema internacional por algunos de los países desarrollados, a través de acuerdos de libre comercio como fue el*

---

<sup>4</sup> Su surgimiento es con una pretenciosa agenda, en la que pretendía en 4 años (al 31 de diciembre de 1994) eliminar el 100% de gravámenes y restricciones en el comercio recíproco de los Estados parte, esto a través un programa de liberación comercial apuntando a una desgravación progresiva, lineal y automática.

*precursor acuerdo entre Estados Unidos y Canadá, en algunos ámbitos como el de la OCDE y se plasmaron en tanto ejes orientadores en los debates que se dieron durante la Ronda GATT del Uruguay.[...] La lógica centro-periferia y norte-sur en términos de los debates internacionales acompañó la orientación política y negociación en los foros. Es por ello que al ingresar en los noventa, los países del Mercosur arrastraban consigo algunos temas vinculados a los déficit políticos y sociales de los ochenta, pero al mismo tiempo en términos de oportunidad de inserción internacional bosquejaron la respuesta del Mercosur en tanto regionalismo abierto, teniendo en cuenta la consolidación que se estaba procesando de grandes espacios económicos en el mundo. [...]Para ello, los gobiernos utilizaron positivamente el marco regional para impulsar las reformas a nivel nacional. Este conjunto de reformas nacionales tuvieron que ver notoriamente con lo que constituye la esencia de una zona de libre comercio [...]. Para Brasil [...], el Mercosur significó entre 1991 y 1994 la única iniciativa de política industrial y la posibilidad para la diplomacia de pasar de una situación reactiva a una activa con el apoyo de una parte del sector empresarial. (Bizzozero, 2001, pp. 2-5)*

La quinta etapa, en el marco del análisis de planteado en este trabajo, surge a partir del primer lustro del siglo XXI abarcando hasta los años 2014-2015. El cual fue dispar en su transcurso histórico. Tomando a Bizzozero para analizar a esta etapa, el autor analiza la regionalización en el transcurso del Mercosur y del proceso regional en América del Sur y describe dos etapas (sin implicar un análisis comparativo entre ellas). Una en la década del 90 donde predominó la lógica del Consenso de Washington y otra en el siglo XXI que articuló un respuesta regionalista. El autor indica que actualmente se estaría cursando un momento de transición más difícil de definir.

Esta última etapa ya definida, se inicia en la Cumbre de Brasilia del año 2000 con el empuje de un nuevo proceso de cooperación en el espacio regional. Durante este período se dio un menor peso a la dimensión “comercial” y una mayor consideración a prioridades del ámbito político y social. Este camino propiciado por el acercamiento entre Argentina y Brasil desde las presidencias de Fernando de la Rúa y Fernando Enrique Cardoso y a grandes rasgos continuado por los Presidentes Fernando Kirchner y Lula Da

Silva. Lo cual viabilizó un nuevo dinamismo en la región con una redefinición de las prioridades, las cuales no estuvieron centradas en la aplicación del regionalismo abierto. La priorización estuvo en componer la regionalización del espacio territorial sudamericano, la cooperación y la inserción estratégica regional de Sudamérica en el mundo. Un conjunto de decisiones que dotan a este período con un carácter específico que Bizzozero lo ajusta al concepto de regionalismo estratégico del siglo XXI. En este nuevo enfoque se puede destacar la búsqueda por superar las asimetrías entre los países y el desarrollo regional, lo que trajo aparejado la generación de fondos estructurales, una nueva agenda social y económica como el apoyo a las pequeñas y medianas empresas, los referidos al mundo rural, la soberanía alimentaria, la generación de nuevas instancias institucionales, fondos regionales (estructurales y sectoriales) y el énfasis en proyectos de articulación productiva y en innovación en ciencia y tecnología. (Bizzozero, 2008; 2009; 2010)

Orgánicamente en América Latina tanto la concepción de integración regional del siglo XX como la del siglo XXI, tuvieron como principal herencia las teorías estructuralistas provenientes de la CEPAL, teniendo como principal referente a Prebisch. Una base teórica que tiene al desarrollo como meta y a la integración económica como una de las vigas para alcanzar esta meta. Sus escritos de los años 1949 y 1950 han sido citados en los procesos de integración vividos posteriormente. Pero a su vez cambios teóricos y de los contextos históricos han propiciado una serie de críticas al estructuralismo. Entre los cambios teóricos, se buscó la adecuación a un nuevo contexto, conjugando el concepto de apertura económica e integración bajo la idea de regionalismo abierto propuesto en 1994.

*“[...] en la práctica, el regionalismo abierto correspondió al ideario del neoliberalismo, que agregó a la interpretación clásica del regionalismo precedente -de raíces estructuralistas- el pragmatismo y la actualización. El paradigma del regionalismo abierto buscó conciliar las políticas unilaterales de liberalización comercial y apertura con una idea liberal de la “globalización”[...] y pasó a ser el paradigma de la apertura tanto económica como política. Este regionalismo, sistematizado por la CEPAL, toma como referencia el modelo asiático de regionalismo abierto; [...]. Su objetivo no declarado probablemente fue la adaptación y respuesta de las políticas regionales a las reformas estructurales*

*implementadas por el neoliberalismo desde los años 80, cuyo marco real de desenvolvimiento lo constituyó el Consenso de Washington" (Bizzozero, 2009, pp.15-16)*

Es necesario tener presente que los conceptos de regionalismo y regionalización no son sinónimos entre sí, en el caso del primero tampoco lo es de "integración", aunque pueda integrar al concepto.

*Los términos "regionalismo" y "regionalización" como sinónimos de integración económica, a nivel de regiones o subregiones de países, en el marco de la economía política mundial. Sin embargo -si bien la integración es un ejemplo del primero, aunque sería más correcto utilizar en este caso el término "regionalización"-, el regionalismo puede expresar dimensiones más amplias y no necesariamente vinculadas a la integración económica.[...] Hablar de regionalismo significa referirse, al menos, a tres cosas, no necesariamente coincidentes, aunque es posible que sean compatibles: 1) en términos de "relaciones internacionales", implica la creación, expansión o integración -de o- a un subsistema; 2) si nos referimos a la "economía política", regionalismo implica algún grado de integración económico-comercial dentro de un área geográfica común -contigua o determinada- o al mundo; 3) si nos referimos a la "política exterior", puede hacer referencia a un paradigma que sostiene elementos de una determinada política externa, de carácter Estado-nacional o común, o armonizada.[...] Desde mi punto de vista, la forma más coherente y amplia de interpretar una región y, por ende la configuración de un "regionalismo", es la existencia -o no- de un subsistema." (Bizzozero, 2009, pp.1-3)*

Discursivamente la coyuntura que se vivió en el período analizado se presentó por parte de los gobiernos como un nuevo momento en la integración regional. Como ya se mencionó, buscó una base simbólica referida al primer momento del pensamiento de la integración en América Latina. Característica que condujo a referencias de autonomía, crítica al imperialismo y elementos del latinoamericanismo. En conjunto, discursivamente se presentó a la integración de Latinoamérica como un camino para un mejor porvenir, en el cual se lograría una mayor significancia a escala mundial. Lo que

conduce a que la región deje de ser un socio subordinado de los poderes del mundo, logrando una mayor autonomía e independencia.

En esta coyuntura surge la UNASUR y el ALBA, como expresiones de la dinámica de aquel momento. Particularmente para el caso uruguayo existió un entorno de trabajo priorizado por las relaciones bilaterales y en lo vinculado al PAP, se añade en el espacio trilateral URUPABOL.

En definitiva se puede plantear que el último proceso de integración vivido en la región es un proceso de regionalismo estratégico, en donde la regionalización se da en un contexto de integración regional que requiere la referencia a la idea de identidad y la construcción de nuevas lealtades. A su vez es claro que el principal foco en los procesos vividos vinculados al regionalismo, ha sido la búsqueda por mejorar la interconexión en infraestructura. En este sentido por un lado la cuestión de la integración como justificación de infraestructuras no es una cuestión nueva. Por otro las apuestas a componer obras de interconexión aspirando a que éstas sean expresiones de integración han tenido más de un ejemplo en el período analizado. Vale recordar que existe un conjunto de obras de carácter de interconexión y/o binacional en el país tanto en la frontera con Brasil como en la frontera con Argentina. Entre los que tomaron una mayor notoriedad en los últimos 20 años fueron el puente Colonia-Buenos Aires, el Tren de los Pueblos Libres, la reforma y mejora del puente sobre el río Yaguarón, el aeropuerto de uso binacional en Rivera y el nuevo puente sobre río Uruguay uniendo Colonia y Entre Ríos (Nueva Palmira-Zárate, en su justificación se esgrime al corredor bioceánico). A estos se puede anexar el proyecto del puente entre la ciudad de Bella Unión y la localidad argentina de Monte Caseros que ha avanzado en su diseño desde el 2011. Del conjunto de estas obras de estos últimos 20 años, el que generó el mayor número de gastos y a su vez el que se ha descartado en su totalidad es el puente Colonia-Buenos Aires<sup>5</sup>. El proceso del Puente Colonia – Buenos Aires se inicia en mayo de 1985 con la creación de la Comisión Binacional del Puente Buenos Aires-Colonia (COBAICO). En el 2003 el entonces Presidente Argentino Néstor Kirchner reimpulsó el proyecto que hacía 3 años

---

<sup>5</sup> Entre los posibles trazados planteados fueron; Buenos Aires-Colonia y Colonia-Punta Lara, siendo esta última la que se incluye en el tratado firmado. Las nomenclaturas para el puente propuestas fueron Carlos Gardel y Mercosur. El costo máximo planteado de la obra fue próximo a los 900 millones de dólares, se aspiraba que fuera una inversión privada que luego gestionaría el puente por 35 años. Según se informaba, se esperaban un conjunto de extraordinarios números; 800 millones de dólares en ganancias, 24.000 nuevos puestos de trabajo y tránsito diario de 5000 vehículos entre pasajeros y carga; y no bloquearía la navegabilidad hacia el río Uruguay y el Paraná.

estaba en el congreso. En el 2005 el presidente Tabaré Vázquez desactiva la Comisión Binacional del Puente Buenos Aires-Colonia (COBAICO), tras casi 20 años de un trabajo que no tenía más objeto. En Argentina la comisión es desarticulada en enero del 2011 bajo la presidencia de Cristina Fernández. Ambas delegaciones contaban con un presupuesto anual asignado y un plantel de empleados. Durante su funcionamiento se contrató a un conjunto de estudios, se consumió más de 20 millones de dólares y miembros de esta comisión se jubilaron trabajando en ella.

En este camino de proyectos de infraestructura de interconexión enmarcados en argumentos de integración está el proyecto del 2011 del Tren de los Pueblos Libres. Un servicio ferroviario que operó por un breve período de 6 meses uniendo a Argentina y Uruguay en un recorrido de 813 km entre las localidades de Pilar (Argentina) y Paso de los Toros<sup>6</sup>. Su viaje inaugural se realizó el 6 de agosto de 2011 y la inauguración formal se realizó en Salto el 29 de agosto de ese año a cargo de los presidentes de ambos países (Cristina Fernández por Argentina y José Mujica por Uruguay). El tren partió de la Estación Pilar en Argentina con destino en Paso de los Toros<sup>7</sup>, a donde arribó cinco veces y luego fue cortado en Paysandú. A principios de marzo del 2012 el servicio fue acortado hasta Salto y el 28 de mayo de ese año dejó de circular.

### **3.3.1 Principios y objetivos del Mercosur que enmarcan la integración y el espacio de las infraestructuras.**

En lo que respecta al Mercosur tiene como fechas fundacionales el 26 de marzo de 1991 cuando se firma Tratado de Asunción y el 16 de diciembre de 1994 con la firma del Protocolo de Ouro Preto. Acuerdos firmados y ratificados por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay. Nace como un proyecto económico de tono liberal con el objetivo de superar barreras comerciales entre los “socios del bloque”. En el año 2005 se firma el Protocolo de constitución del Parlamento del Mercosur, que entró en vigencia a principios del año 2007(7 de mayo). En el año 2006 (4 de julio) se firma el Protocolo de adhesión de

---

<sup>6</sup> Fue operado por la empresa Trenes de Buenos Aires (TBA), Ferrocarril General Urquiza, en Argentina, y de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), en Uruguay. Este servicio se remitía al que funcionó entre 1982 y 1985 uniendo con un servicio de pasajeros las ciudades de Concordia y Salto, el cual luego paso a mantener únicamente el servicio de transporte de cargas.

<sup>7</sup> Al no poseer la habilitación del Ministerio de Transporte de Uruguay para operar más allá de la ciudad de Salto, el viaje con pasajeros llegó hasta Salto y desde ahí siguió vacío hasta Paso de los Toros. El 30 de setiembre de 2011 el servicio se reinició en todo su recorrido por seis meses.

Venezuela al Mercosur. El cual tuvo una rápida ratificación en el caso uruguayo y una lenta en el caso de Argentina y Brasil, llegando a ser miembro pleno luego de la suspensión de Paraguay por aspectos vinculados a la cláusula democrática. Finalmente la ratificación de Paraguay para el ingreso de Venezuela se realizó en el año 2013.

Desde su estructura interna busca abarcar diversas temáticas. Entre ellas la que ha tenido la estructuración más importante ha sido la apuesta por superar las asimetrías dentro del bloque, principalmente en lo referente a cuestiones de infraestructuras. A esta cuestión se añadió el cambio de orientación política que implicó un cambio en la mirada de la integración regional expresado en el “Programa de Trabajo 2004-2006” el cual articula una dimensión política y una dimensión social (Bizzozero, 2013, pp.58-59).

Ambos aspectos, la cuestión de las asimetrías y el cambio de orientación política, convergieron hacia la creación de un mecanismo de compensación estructural<sup>8</sup>. Con ese objetivo se crea el 16 de diciembre de 2004 el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM)<sup>9</sup>, quedando operativo a partir del 2006. Está destinado a patrocinar programas que promuevan la convergencia estructural, desarrollar la competitividad y promover la cohesión social en particular de las economías menores y regiones menos desarrolladas. y además apoyar la estructura institucional y el fortalecimiento del proceso (Artículo 1 de la Decisión 45 /04). La vigencia del FOCEM debería ser de diez años (2006-2015), pero por criterios que no son abordados en este trabajo, el fondo se extendió por otros diez años (2016-2025, Decisión CMC N° 22/15)<sup>10</sup>.

Se basa en un sistema de aportes y distribución de recursos, en donde los países del bloque con mayor desarrollo económico relativo realizan mayores aportes y los países con menor desarrollo económico relativo reciben los mayores recursos. Estos son fondos no reembolsables para financiar hasta el 85% del valor elegible de los proyectos presentados. Tiene como objetivo financiar Proyectos de mejoramiento de la infraestructura, competitividad de las empresas y desarrollo social en los países del

---

<sup>8</sup> Fondos Estructurales y de Cohesión Social de la Unión Europea y los Fondos de Convergencia Estructural del MERCOSUR.

<sup>9</sup> La creación del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) tuvo lugar con la Decisión CMC N° 45/04. Luego, la Decisión CMC N° 18/05 estableció las normas para su integración y funcionamiento, y la Decisión CMC N° 01/10 define su reglamento actual.

<sup>10</sup> Aunque ya fue ratificado en Uruguay, está pendiente la ratificación del conjunto de los miembros del Mercosur.

bloque, y a su vez financia proyectos para el fortalecimiento de la propia estructura institucional del Mercosur.

Los aportes por país para el fondo se componen de los siguientes porcentajes: Argentina el 27%, Brasil el 70%, Paraguay el 1% y Uruguay el 2%. Con la incorporación de Venezuela se ajustaron los porcentajes, cubriendo la misma proporción de Argentina y reduciendo la brasileña. Pero en su ausencia se mantienen los mismos porcentajes. A su vez el Fondo maneja la posibilidad de que terceros países, instituciones u organismos internacionales pueden realizar aportes, en donde los casos de este tipo de aportes extras han procedido de organizaciones brasileñas. En lo que respecta a la proporción de los montos del total del fondo a ser utilizados por los países, se establece a Paraguay el 48%, Uruguay el 32%, Argentina el 10% y a Brasil el 10%.

Como ámbito técnico de trabajo se establece la Unidad Técnica Nacional FOCEM (UTNF), siendo la instancia para la evaluación y seguimiento de la ejecución de los proyectos financiados. Esta Unidad funciona en el ámbito de la Secretaría del Mercosur (Montevideo). Los proyectos postulantes son presentados por la Unidad de cada país, y son éstas que definen su pertinencia de presentación y le dan seguimiento en su ejecución. A este se suma el Organismo Ejecutor (OE), quien es el responsable de la ejecución efectiva del proyecto, que en definitiva es el Estado beneficiado. Éste desde su organismo correspondiente puede concesionar la obra a instituciones mixtas o privadas que sean parte de la Administración directa, indirecta o del sistema operacional del Estado Parte.

Los lineamientos bajo los cuales deben ajustarse los proyectos postulados, deben abarcar alguno de los siguientes aspectos: la Convergencia Estructural, Desarrollo de la Competitividad, Cohesión Social y Fortalecimiento de la Estructura Institucional y del Proceso de Integración. A su vez cabe señalar que los proyectos del FOCEM no responden a una lógica integral de compensaciones visualizando la conformación de cadenas productivas o logísticas regionales. Más bien estos aspectos son cubiertos desde el IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana) hoy COSIPLAN (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento), el cual busca dar un enfoque en la construcción de corredores que fomenten la exportación y reduzcan los costos logísticos. Cuestión que es señalada desde una perspectiva crítica, como un accionar que conforma corredores que sellan el carácter exportador de materias primas de la región y remarca las prácticas de desposesión. El IIRSA es un foro que surge en

agosto del 2000, durante la primera Cumbre Sudamericana con el objetivo explícito de facilitar y promover la integración regional. Este espacio cuenta con el apoyo técnico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

A modo de alcanzar una consideración adecuada de cómo este ámbito conceptualiza la relación entre infraestructuras, desarrollo e integración; se tomará un abordaje conceptual desarrollado por la CAF, asumiendo que a grandes rasgos debe haber coincidencias sobre esta temática entre el conjunto de organismos que amparan al IIRSA. El trabajo titulado “El compromiso de la CAF con la integración suramericana”, publicado el 2005, posee una serie de premisas que se repiten en la descripción y justificación de este foro por parte de los otros organismos cooperantes. En este documento se destaca que:

“La infraestructura es la intervención primaria del ser humano sobre el territorio, para acceder a él y destapar su potencial de desarrollo. [...] Por ello, el nivel de la infraestructura de un territorio está íntimamente vinculado al nivel de desarrollo de la sociedad que lo habita y constituye una restricción severa sobre las posibilidades de grandes saltos en el bienestar material de la sociedad. La infraestructura es una condición necesaria –aunque no suficiente– para que se dé el desarrollo y, al mismo tiempo, es una evidencia del nivel alcanzado en un territorio. Existe una relación directa entre la dotación de infraestructura y el diseño territorial. Este último a su vez incide directamente sobre la organización de la producción y su distribución a los mercados.” (CAF, 2005, p.7)

A su vez del comunicado (Comunicado de Brasilia) realizado al final de la Primera Cumbre de Presidentes Suramericanos realizado en Brasilia entre los días 31 de agosto y 1 de septiembre del año 2000, cimienta las bases orgánicas del IIRSA. El Comunicado de Brasilia define al IIRSA con el objetivo central de avanzar en la modernización de la infraestructura regional, la promoción de la integración y del desarrollo económico y social (expresado en Plan de Acción 2000-2010). Este Comunicado señala que la integración física suramericana es el gran escollo a superar para desarrollar su potencial

productivo (IIRSA, 2000). En una lógica que relaciona las ideas de integración y desarrollo, catapultados por las infraestructuras transnacionales. Entre los cuales los que han tenido especial relevancia han sido en los corredores transoceánicos del continente.

Estos “Ejes de Integración y Desarrollo” el IIRSA los define como “[...] franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales.” (IIRSA, 2010, p.17). Se aborda necesidades de infraestructura física de los países para articular el país con el resto de la región, que comprenden un total de nueve ejes: Amazonas Ampliado, Andino, Capricornio, Escudo Guayanés, la Hidrovía Paraguay-Paraná, Interoceánico Central, Mercosur-Chile, Perú-Brasil-Bolivia, Eje Del Sur.

De estos, 3 no incorporan a Brasil (El Eje Andino y el Eje Hidrovía Paraguay-Paraná, Eje Del Sur) y 2 involucran a Uruguay. El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná el cual comprende las cuencas de los Ríos Paraguay, Paraná, y Uruguay, todas tributarias de la gran Cuenca del Río de la Plata, que desemboca en del estuario. Eje Mercosur-Chile, se extiende desde el Centro Oeste de Brasil (Estado de Minas Gerais), comprendiendo la costa del Atlántico en Brasil, Uruguay desde la conexión férrea con Argentina, hasta la provincia de Buenos Aires, la zona central de Argentina, Paraguay y Chile.

Si bien este conjunto de ejes tiene como postulado el fomento del desarrollo y la integración, ha generado varias resistencias en comunidades locales y movimientos ambientales y sociales. Es visto no solamente como una imposición vertical ajena a sus intereses, sino que también implica en algunos casos un ejercicio de desposesión. Entre los grupos beneficiados por estas obras están los grupos financieros, industriales y de la construcción en donde el bloque de poder financiero e industrial brasileño/paulista ocupa un lugar central (Zibechi, 2016).

El hecho de que Brasil se vincule a seis de los nueve ejes del IIRSA y que existiera una gran participación de empresas constructoras brasileñas en la obras de los ejes, no se remite solamente a una cuestión de escala. En la concepción de este foro un actor relevante fue el Ingeniero Eliezer Batista da Silva, quién ha recibido diversos premios académicos honorarios y fue presidente de la minera multinacional brasileira Companhia Vale do Rio Doce. En el libro "Conversas com Eliezer", de Luiz Cesar Faro, Carlos Pousa y Claudio Fernandez, es posible apreciar en carácter autobiográfico el rol de Eliezer y la perspectiva que está en la génesis del IIRSA. En ese libro señala que en su trabajo en la

compañía de Río Doce, se dedicó a componer ejes económicos para el Brasil, lo que implicó una reconfiguración interna de éste y sus vínculos con la región.

“Nosso trabalho de redesenho do Brasil procurou abordar o enfoque geoeconômico. Esta é a base do conceito. Separamos, propositalmente, as visões geopolítica e geoestratégica – a primeira, para as relações entre a União e os estados, uma vez que o Brasil é uma República Federativa; a segunda sobre as relações com os vizinhos do continente. Aliás, é necessária uma observação. No Brasil, particularmente, a questão estratégica sempre se confundiu com os interesses militares. Trata-se de uma confusão quase de ordem etimológica. [...]. Esse viés militarizado do pensamento estratégico sempre dificultou a integração continental. [...]. Os estudos que iniciamos no governo Collor ganharam mais profundidade já na gestão de Itamar Franco. O ainda ministro das Relações Exteriores Fernando Henrique Cardoso nos pediu que elaborássemos um trabalho organizado sobre estes conceitos, que acabaram reunidos no compêndio “Integração Física da América do Sul”. Todo este projeto se baseou na concepção sistêmico-holística. Dentro deste espírito, a prioridade é concentrar energia, transporte e capital humano de maneira sinérgica, de forma a agregar todas as riquezas naturais e econômicas de uma região na melhor adequação de custo de cada uma das variáveis. [...]. É necessário integrar internamente regiões economicamente viáveis. Depois, estas áreas serão integradas à América do Sul. Esta, por sua vez, será integrada ao mundo.” (Faro, Pousa y Fernandez, 2005, pp.155-157)

Si bien para Eliezer el IIRSA es algo más burocrático que efectivo, desde sus trabajos y en particular desde “Infrastructure for Sustainable Development and Integration of South America” de 1996, “Estudo sobre Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento” 1997 y el ya mencionado en la cita “Integração Física da América do Sul” de 1993, es señalado por distintos autores<sup>11</sup>, como un generador de los elementos

---

<sup>11</sup> (Faro, Pousa, & Fernandez, 2005), Zibechi, 2012, Porto, 2011, Chiarella, 2011, entre otros entre ellos documento del IIRSA titulado “IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos.” En su página 15, documento disponible en <http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2011/09348es.pdf> 15.

conceptuales que guiaron el trabajo para la conformación del IIRSA. En este sentido la aproximación que tuvieron Eliezer y Lula en particular en su primer presidencia no sería ajena al hecho de que el gobierno del PT tomó en la composición de infraestructuras y otras obras de ingeniería la afirmación para un nuevo espacio de afirmación geopolítica. La cual coincide con una combinación entre una cierta crisis hegemónica de Estados Unidos y una pérdida de interés de la potencia en la región.

### **3.4 Conceptualización de Brasil en la región y del nuevo contexto con China.**

#### **3.4.1 Antecedentes en la política exterior de Brasil, infraestructuras e integración.**

Los avances en las políticas regionales de Brasil han tenido una constante común, la expansión mejor lograda en el continente<sup>12</sup>. Si bien prácticamente todos los países del continente han tenido una política expansiva hacia sus vecinos en el siglo XIX e inicios del XX, la consolidación territorial y su correspondiente demografía le dan un gran peso a Brasil.

A partir de la consolidación de las repúblicas, Brasil ha liderado varios procesos que han impactado en el continente sin una aspiración de componer un liderazgo hegemónico. A su consolidación territorial le siguió la consolidación de sus cadenas agrícolas y parque industrial, siendo el país latinoamericano con el mayor y más completo parque industrial a defender, poseyendo varios sectores competitivos<sup>13</sup>. Esto ha sido acompañado, si bien con algunos matices, de una limitada disposición a realizar acuerdos comerciales que exigen la liberalización de su comercio en la composición de regionalismos (Sorj & Fausto, 2013).

En el período del final del siglo XX e inicios del XXI, el país logró una marcada proyección internacional y regional entre las presidencias de Fernando Henrique

---

<sup>12</sup> Para nombrar un elemento ya clásico de la geopolítica de Brasil, desde la perspectiva de Golbery do Couto e Silva, para que el Brasil posea influencia internacional y liderazgo en Sudamérica, debe estar 1) suficientemente articulado al interior; 2) efectivamente integrado; 3) expandido en su extenso territorio, y debe 4) manifestar control sobre sus fronteras. Una vez logrado ello, el país podrá expresar su liderazgo internacional a través de cooperación pacífica, colaboración con el mundo desarrollado y a nivel continental.

<sup>13</sup> Entre los que no son competitivos se señala que son por razones de productividad, sea por costos asociados a altos impuestos y carencias de infraestructura.

Cardoso, Lula da Silva y Dilma Rousseff. Aunque el período de mayor proyección haya sido bajo el mandato de Lula da Silva, tanto Cardoso como Rousseff tienen su peso histórico. Si bien Dilma mantuvo la gran parte de las políticas y líneas de trabajo de su predecesor y correligionario Lula da Silva, realizó algunos cambios estratégicos en el camino trazado<sup>14</sup>, aunque sin lograr culminar su segundo mandato<sup>15</sup>. Por otro lado en relación a su política en la región, no introdujo ningún cambio significativo más allá del marco heredado de los dos períodos de gobierno de Lula.

Claramente el ánimo del sector industrial y agroindustrial de Brasil, así como parte de la propia idiosincrasia de ese país, es consolidarse o convertirse en actores internacionalmente competitivos. Si bien la supervivencia de estos sectores se ha basado en una mezcla de proteccionismo del mercado doméstico y subvenciones, varias empresas alcanzaron la competencia en mercados internacionales. Lo que en definitiva conforma un conjunto de relaciones más complejas y sutiles entre lo público y lo privado, las cuales ha requerido un buen diálogo con los países centrales –Estados Unidos particularmente y Europa– (Alcalde, 2010).

Desde el “milagro brasileño” (1967-1973) el cual lo convirtió en la principal economía del continente, a la era del gobierno PT (en donde se señalaba como el momento del despertar del gigante) Brasil se ha caracterizado por jugadas estratégicas regionales y globales<sup>16</sup>.

Una diferencia en el proceso económico del período Lula y del consiguiente período conducido de Dilma, fue la pérdida del peso relativo del sector industrial en el conjunto de la economía frente al peso de agronegocio, en particular la soja. Aspecto que entre otros elementos está vinculado con el surgimiento de China como economía de importancia mundial.

---

<sup>14</sup> Un gobierno que venía si bien con continuidades con el gobierno de Lula (continuidades por ejemplo en economía colocando al frente del Banco Central a Alexandre Tombini, un salido de las filas del propio Banco Central; así como el mantenimiento a la cabeza del poderoso Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social – Luciano Coutinho), también con rupturas en particular en el manejo de la política exterior extraregional (un distanciamiento con Irán, y sin subirse al palco del escenario internacional con un discurso de claro apoyo al gobierno de Chávez)

<sup>15</sup> En varios análisis académicos y de prensa se esgrimía que la ex Presidenta Dilma Rousseff asumía su segundo mandando con un discurso moderado y más técnico que político, habiendo superado una reñida elección. Su primer gobierno se lo ha catalogado mayoritariamente entre analistas y prensa de equilibrado y pragmático. Lo que significa que mantuvo una buena relación con el capitalismo internacional y principalmente con el nacional.

<sup>16</sup> Las cuales no están exentas de fricciones con Washington, vale recordar la cuestión nuclear en la década del ‘70, las bases estadounidenses en Colombia en la zona Amazónica, la propia hegemonía de EEUU en la región, entre otros; aunque siempre se han caracterizado por el pragmatismo

Además Brasil y Argentina superaron pasadas contiendas por la subhegemonía suramericana teniendo como su principal expresión la creación del Mercosur. Pero también sus distancias han marcado la lentitud de este organismo. El período analizado en el caso uruguayo se caracterizó más que nada por una relación bilateral con Brasil, que una relación generada desde este espacio de integración.

Con la llegada de Lula a la presidencia, la política exterior brasileña profundiza su orientación sudamericana y continental (con un sentido discursivo de autonomía latinoamericana). Situación que compuso una vigorosa expansión de la diplomacia de Brasil y a su vez buenos vínculos con Uruguay (Bernal-Meza, 2014).

Como se señaló en párrafos anteriores, por un lado su conducta proteccionista ha sido uno de sus sellos y limitantes para el avance de Brasil en el liderazgo en una agenda comercial de apertura regional (en el Mercosur principalmente). Como contracara, la composición de su liderazgo regional es instrumental para su ascenso mundial. Por otro lado, este bagaje de impulsar y/o liderar acciones que deriven en una proyección internacional del país forma parte de la idiosincrasia de la elite y con cierto matiz de la población en general de ese país<sup>17</sup>.

Este aspecto fue entendido por parte de los actores del Estado uruguayo que impulsaba el PAP como un elemento que facilitaría la anexión de Brasil al proyecto. Esto bajo el supuesto de que Brasil lo asumiría como un insumo en su autoconstrucción de proyección global. La cuestión es que esta proyección es de base económica, lo que implica el peso doméstico de los actores económicos privados en los procesos que se quieran trazar.

Entre los sectores que históricamente apuestan a una mayor apertura (expansión) para alcanzar nuevos mercados están el agrícola, el minero (apoyados por programas del Ministerio de Agricultura) y el de la construcción. La valoración por parte de Uruguay del sector agrícola y el constructivo añadía expectativas a la posibilidad de asociar a Brasil al proyecto (posibles cargas y puente al financiamiento de la obra). Para alcanzar a estos sectores Uruguay procuró como puente al gobierno brasileño, vínculo generado principalmente entre los órganos concernientes a la política exterior de ese país.

Entre los actores estatales brasileños que manejan la política exterior, el polo dominante ha sido el Ministerio de Relaciones Exteriores aunque durante el gobierno de

---

<sup>17</sup> Como contracara de ese proceso de liderazgo el cual fue acompañado de una fuerte aproximación con EEUU, es el peso de las posiciones anti izquierda que se mantienen en el presente, como residuo de una cultura del anticomunismo, que en definitiva deriva en una cultura antizquierdas.

Lula la Presidencia de la República haya tenido un papel determinante<sup>18</sup>. Igualmente otros organismos gubernamentales reivindicaron su participación en el proceso de negociación, y tal participación resulta objetivamente necesaria en función de la complejidad técnica de muchos temas. Así se vio durante los gobiernos de Lula un aumento en la participación del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior y su Departamento de Negociaciones Internacionales. A lo que se añade el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), que sin hacer sombra al Ministerio de Relaciones Exteriores y limitado a la operativa financiera de empresas brasileñas, ha sido una pieza geopolítica estratégica. Por parte del gobierno brasileño se lo presentó como un potenciador de la integración regional, aunque se ha caracterizado por un bajo vínculo con los ejes del IIRSA. El financiamiento del BNDES buscó fomentar la internacionalización de empresas brasileñas, para lo que los mercados de América del Sur han sido un foco para las empresas constructoras y mercado chino para sus commodities principalmente la soja. Un producto que Brasil es el segundo productor mundial atrás de Estados Unidos, con quién tiene una importante puja en este y otros productos.

### **3.4.2 La cuestión China**

Un elemento clave en el crecimiento económico de China está en su política exterior (Rodríguez, 2016). En lo que respecta a su interés en la región, ha sido el de garantizar el suministro regular de commodities agrícolas, energéticas y minerales. Por otro lado así como lo ha hecho en buena parte del mundo, buscó ampliar sus exportaciones de productos manufacturados y ampliar la inversión directa en la región.

Desde la perspectiva del Uruguay se vio a este actor como una pieza más para alcanzar la concreción del PAP (como posible inversor, financiador o constructor). En general las inversiones China en el continente no generan mayores rispideces en la geopolítica global en las relaciones latinoamericanas con China y los Estados Unidos (Gálvez, 2012, pp.18-19). Esto principalmente por el hecho de que la política exterior de China hacia América Latina está al momento ausente de acciones directas e intervencionistas en la política doméstica a diferencia de EEUU. Aspecto que hace que la incursión de China en los países de la región no tenga el enorme costo que tuvo la lógica bipolar en los años de la Guerra Fría (Rodríguez, 2016). Siendo este un escenario en el

---

<sup>18</sup> Como también bajo la experiencia de negociaciones temáticas en el Mercosur y en el ALCA, ha indicado que las agendas comerciales más ambiciosas llevan a una reducción del protagonismo del MRE, en particular en lo que atañe a aspectos técnicos y operacionales en los temas de la agenda.

nuevo siglo que se diferencia de aquel, en donde las bases de los acuerdos de integración económica condicionan los campos de acción.

La irrupción de China en el continente tiene aspectos distintos dependiendo del país. En los casos de Brasil, Argentina y México ha tenido diferentes efectos en sus economías. Los que presentan mayores diferencias son los casos de Brasil y México, dado que China en los mercados internacionales compite en mayor grado con México. El país asiático ha sido un duro competidor de México en los principales mercados internacionales, en particular en las exportaciones a EEUU y EU (especialmente en los mercados textiles –hilo y confecciones–)<sup>19</sup>. En el caso de Brasil, China significaba un competidor más que nada para la economía doméstica brasileña y en algunas cadenas comerciales específicas de la región (Bízozero-Raggio, 2016). Las relaciones entre China y Brasil más bien han impulsado el crecimiento de la economía brasileña. A su vez, si por un lado Estados Unidos es(o fue) un fuerte aliado de México (principalmente en lo que respecta al NAFTA y remesas) para Brasil si bien Estados Unidos es un socio comercial también le es un importante competidor en la exportación de productos agrícolas. Esto especialmente en el mercado de la soja en donde China es el principal comprador, siendo en los últimos EEUU el principal exportados seguido de cerca por Brasil.

China se ha convertido a partir del 2010 en el primer socio comercial de Brasil. El país norteamericano exportó en el 2015 un total de US\$ 24.215.974 a EEUU y un total de US\$ 35.607.524 a China. Para hacer una referencia cronológica, en el 2001 exportó a Estados Unidos un total de US\$ 14.398.230 y a China un total de US\$ 1.902.122, o sea exportó siete veces y media más a EEUU. Mientras que en el 2010 por primera vez las exportaciones a China fueron mayores a las dirigidas a EEUU. En donde se exportó a China un total de US\$ 30.752.356 y a EE.UU. 19.240.185, lo que significa que exportó un poco más que una vez y media más a China.

A su vez la región perdió importancia como origen de las importaciones de Brasil, particularmente a partir del 2011 y pasando a ser Asia la región que más ha exportado a Brasil (esta pérdida de peso regional frente a China no solamente se ha dado en Brasil)<sup>20</sup>, inclusive desplazando importaciones provenientes de los Estados Unidos.

---

<sup>19</sup> A lo que se puede añadir en lo que respecta a las exportaciones a EEUU el sector automovilístico (automóviles, partes y respuestas), computadoras, aparatos de radiofonía, teléfonos, televisores y similares, circuitos integrados y microestructuras, muebles, calzados, artículos de joyería, chapados, trabajos en metal preciosos.

<sup>20</sup> <http://www.bmasi.net/es/opinion/articulos/item/1351-america-del-sur-china-crecimiento-exponencial->

### **3.4.3 Aproximación al sistema portuario de Brasil, actores e intereses.**

Entre los argumentos manejados desde Uruguay para buscar efectivizar el PAP, estaba el de que sería una oportunidad para Brasil, dado que ampliaría su flujo comercial hacia China<sup>21</sup>. Pero el factor China no era ajeno a la estrategia portuaria de Brasil, entre otros factores, lo que impulsaba en el período analizado a la modernización y mejora de sus puertos.

En ese sentido Brasil inicia dos procesos, uno en el 2007 con la creación de la Secretaria de Puertos dependiente de Presidencia, y en el 2013 con la creación de la Ley “Nova Lei dos Portos” N° 12.815/13. Ambas acciones estaban dirigidas a la modernización de su sistema de puertos, sus principales objetivos eran: abaratar el flete marítimo del país, reducción del tiempo medio de carga y descarga, el aumento de la competitividad de los puertos y modernización del sistema.

A modo de breve repaso de los antecedentes del andamiaje institucional en torno a los puertos de Brasil, es el 29 de diciembre de 1975 cuando se crea la Empresa Brasileira de Portos S/A – Portobrás, dependiente del Ministerio de Transporte. Una sociedad económica mixta que surgía de la extinción del Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, dependiente del mismo Ministerio. El órgano era el responsable monopólico de la gestión del sistema portuario y las vías navegables. La gestión del sistema implicaba explotación de las cargas, descargas y dragados<sup>22</sup>. En 1991 las reformas del gobierno federal eliminaron a la Portobrás y el Ministerio de Transporte pasó a ser Secretaria de Transportes dentro del Ministerio de Infraestructura. Dentro de esa secretaría se creó el Departamento de Puertos, y a su vez parte de las atribuciones que tenía Portobrás pasó a un conjunto de empresas estatales (público-privadas) llamadas “Companhias Docas”, las cuales mantenían estructuras de gestión grandes, pesadas y señaladas como demasiado burocratizadas (Nagem, 2013, pp.16-18). En 1993 desaparece el Ministerio da Infraestructura y retorna el Ministerio de Transporte, pasando los puertos al “Departamento Nacional de Transportes Aquaviários”. Bajo ese escenario y con el objetivo de subsanar las debilidades y el atraso del sistema portuario el Gobierno Federal

---

en-las-relaciones-en-los-primeros-15-anos-del-siglo-xxi

<sup>21</sup> Un canalizador de una serie de productos agrícolas exportados por Brasil (principalmente soja) y minerales.

<sup>22</sup> Esto desde su subsidiaria Companhia Brasileira de Dragagem, la cual era solventada por el 30% del valor de la tarifa de almacenaje

promulga el 25 de febrero de 1993 la Ley N°8.630, conocida como la “Lei dos Portos”, cuyo su objetivo más allá de la modernización de los puertos apuntaba también a la descentralización de la gestión de los puertos.

En el nuevo escenario bajo la presidencia de Lula se crea la “Secretaria de Portos” dependiente de Presidencia, creada el 7 de mayo del 2007 por la medida provisoria (una especie de decreto presidencial que tiene peso de Ley) N° 369<sup>23</sup>. Marco legal que da base a la “Nova Lei de Portos” Ley N° 12.815 aprobada el 5 de junio de 2013.

Esta secretaría quedó compuesta por el gabinete Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) y dos subsecretarías. La Secretaría manejó el Programa Nacional de Dragagem (PND)<sup>24</sup>, el Programa de “Melhoria da Infraestrutura Portuária Brasileira”<sup>25</sup>, Programa “Porto Sem Papel (PSP)”<sup>26</sup>, la elaboración de un plan operativo (plan director) para el Plan Nacional de Logística Portuaria<sup>27</sup> el cual fue elaborado en el 2012, definición de las directrices de las nuevas estructuras portuarias expresadas en un “Plano Geral de Outorgas”. Bajo este organismo quedaban bajo su responsabilidad los 37 puertos marítimos y fluviales públicos del país, de los que 18 de ellos estaban bajo concesión a privados o tenían su operación autorizada a autoridades Estaduales (a esto se añaden unas 128 terminales privadas). También bajo esta Secretaría quedaba la Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), un órgano “autárquico especial” (una especie de Ente Autónomo Descentralizado) creada en la presidencia Fernando Henrique Cardoso a través de la Ley n° 10.233 del 5 de junio de 2001. Ésta Agencia se dedica a regular, supervisar, fiscalizar la prestación de servicios de transporte marítimo y fluvial, fiscalizar la explotación de infraestructuras portuarias y fue uno de los organismos brasileños que asesoró a Uruguay en lo referente al PAP.

En definitiva esta Secretaría es un órgano centralizador de las decisiones finales del área portuaria, que coloca sobre la Presidencia el manejo de los puertos.

---

<sup>23</sup> Las medidas provisionales si bien tienen el nivel de Ley aunque sin la necesidad de pasar por el Poder Legislativo, luego de promulgada y por consiguiente aplicada (debido a su urgencia y relevancia), la cual posteriormente será llamada a discutirla y transformarla en Ley, en este caso el 7 de setiembre es sancionada como Ley Nro. 11.518.

<sup>24</sup> Siendo un conjunto de obras en los 20 principales puertos del país, profundización de canales (siendo visto como un elemento central para ganar competitividad).

<sup>25</sup> Conjunto de obras que buscaban mejorar las infraestructuras existentes en los puertos de Vila do Conte (PA), Itaqui (MA), Areia Branca (RN), Maceió (AL), Vitória (ES), Santos (SP), São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS).

<sup>26</sup> Implicaba la incorporación de un sistema informatizado que integraba información relegando para un conjunto de órganos federales que actúan simultáneamente en los puertos, con el objetivo de facilitar tanto importaciones como exportaciones.

<sup>27</sup> Teniendo como objetivo crear nodos acuáticos, ruteros, aeronáuticos y ferroviarios.

A esto se añade el Plan Nacional de Logística Integrada (PNLI) lanzado el 2014, el cual tenía como objetivo analizar de forma conjunta puertos, carreteras, vías férreas e hidrovías con una proyección al 2030.

Se suma a este proceso la incorporación de un nuevo régimen tributario para el incentivo y ampliación de la estructura portuaria creada por la Ley Nro. 11.033/04 prorrogado el 31 de diciembre del 2015, y la Ley 12.688/12. Ambas eximen de algunos impuestos a la compra (nacional o vía importación) de maquinaria, equipamiento, piezas de repuesto para el funcionamiento de los puertos (en el marco de un régimen llamado REPORTO). En el 2013 se inició el “Projeto de Cadeia Logística Portuária Inteligente”, el cual buscó realizar un relevamiento y sistematización de los movimientos de cargas en Brasil posteriormente generando una serie de planteos para la mejora del sistema portuario. Esto fue seguido por el proyecto “Inteligência Logística Portuária”, iniciado en el 2016 que implicó la implementación de una serie de tecnologías para seguimiento y gestión de las cargas.

En definitiva a partir del año 2013 se inicia en Brasil un proceso de diversos planes de acción para la mejora en la coordinación, modernización y desburocratización de sus puertos. A su vez una modernización del marco jurídico iniciada a partir del 2007. En dicho proceso no se identifican líneas de trabajo que apuntaran a una deslocalización de su logística fuera del país, en particular cuando se estaba apuntando a una mejora de su actual sistema. Tampoco posee empresas de este sector que estuvieran o estén inmersas en un camino de internacionalización como operadores portuarios, o líneas de crédito que lo estimularan, como en el caso de las empresas constructoras.

## **4. Metodología.**

### **4.1 Estrategia metodológica, discusión de las categorías y límites analíticos.**

La estrategia metodológica se desplegó en dos fases. En su primera fase se realizó un relevamiento de los hechos en torno a la elaboración, implementación y antecedentes del proyecto. Este relevamiento procuró ser exhaustivo, dejando poco margen a que hechos relevantes no estuvieran identificados. Si bien el abordaje del trabajo se centra en

el período 2010-2015, el relevamiento de datos se inicia desde el 2007 cuando la empresa minera Zamin Ferrus inicia sus actividades en el país. A su vez durante la primera presidencia de Vázquez se anunció y trabajó sobre un proclamado puerto de aguas profundas en Rocha. Proyecto que es heredado por el gobierno de Mujica y seguidamente descartado en favor del proyecto en El Palenque.

Este relevamiento se centró en registrar noticias de prensa, Leyes, Decretos, Resoluciones, comunicaciones e informes oficiales, acuerdos y Tratados. En una segunda etapa de esta fase se elaboró una reconstrucción cronológica de los hechos, la cual se encuentra en la sección Anexos. En una tercera etapa se pasó a realizar un conjunto de entrevistas a actores nacionales claves en el devenir del proyecto.

En lo específicamente relacionado a la serie de entrevistas a algunos de estos actores, estas tuvieron como objetivo corroborar, contrarrestar las posiciones relativas relevadas en la etapa anterior y/o identificar hechos, e identificar posiciones, información y discursos no relevados. Los actores fueron agrupados en tres categorías; los vinculados al gobierno, los vinculados al sector privado (inversores y empresas del sector logístico naviero) y movimientos sociales. Desde donde se realizó un total de 14 entrevistas, las cuales alimentaron el proceso central metodológico de relevamiento documental. Siendo estos:

1. Víctor Bachetta (Grupo Movimientos Sociales)
2. Raúl Viñas (Grupo Movimientos Sociales)
3. Pablo Genta (Grupo Gobierno)
4. Pedro Buonomo (Grupo Gobierno)
5. Ana Rey (Grupo Gobierno-Privados, INALOG-ANP)
6. Álvaro Soutullo (Grupo Gobierno-Privados, técnico CIPAP)
7. Roberto Villamil (Ex Uruguay XXI)
8. Antonio Carámbula (Grupo Gobierno, Uruguay XXI-Mintur)
9. Oscar Pessano (Grupo Gobierno – FOCEM)
10. Fernando Puntigliano (Grupo Privados-Aratirí)
11. Julio Cóppola (Grupo Privados-Proyecto Aurora)
12. Diego Moltini (Grupo Privado – Logístico Portuario - Montecom)
13. Américo Deambrosi (Grupo Privado – Marítimo-Portuario)
14. Rodolfo Laporte (Grupo Privado – Katoen Natie)

## **5. Desarrollo analítico.**

### **5.1 Cronología de los hechos, los posibles actores y su incursión en el escenario.**

En esta sección se describe el conjunto de hechos y discursos relacionándolos con las hipótesis de trabajo. Ello implica en primera instancia determinar dos órdenes de acciones, las realizadas por los actores privados y las realizadas por los actores públicos. Esto a modo de determinar cómo se da la centralidad del Estado y el vínculo con el carácter extractivista. Determinar también cómo y sobre qué intereses se buscó componer acuerdos regionales, los cuales se asientan sobre una interpretación del rol del Estado, del vínculo con el capital privado y una interpretación de la integración. Un tercer orden es el análisis de la conformación del marco jurídico construido sobre el PAP, lo que se atañe tanto a la composición de la CIPAP como a la Ley y Decretos que habilitaron al puerto.

Un elemento estructural que podría plantearse como ausente, dada la centralidad del Estado en este proceso, es el contexto político. Pero se asume que los elementos políticos que condicionaron las acciones del gobierno nacional, son una regla de juego que implica y se expresa en la creencia en ese juego por parte de los actores involucrados. En aquellos que desde el campo político no solamente reconocen esta regla sino que la incorporan en sus creencias del juego social (Bourdieu, 1991). En donde sujeta esa regla de juego al plano fijo de la razón de los actores, el lazo de las ideas, el cual es apreciable en las referencias discursivas de los actores. Este reconocimiento implícito de las reglas de juego de un momento político por parte de los actores, permite reconocer los pilares ideales que componen una estrategia de gobierno desde su óptica política. Esto más allá de las nociones necesarias de la coyuntura política de ese momento. La cuestión es que de hecho la coyuntura política se traduce en los discursos analizados. Esto es particularmente apreciable en las explicaciones de los actores sobre los caminos tomados en los espacios orgánicos regionales. Discursos que traducen y explicitan el contexto político, y en ese sentido la creencia sobre él (la estructura estructurada).

El análisis general despliega las posiciones relacionales y argumentos que compusieron las decisiones estratégicas, ordenando los sucesos en relación a cómo se fue componiendo esa estrategia y sus tensiones. Por un lado se presenta al conjunto de actores del orden privado que guardaron vínculo con este proyecto, el orden de los movimientos sociales y por último los actores del gobierno que se embarcaron en el juego en torno al

PAP. Actores estos que compusieron principalmente vínculos con sus pares de otros países a modo de formar un interés regional sobre el proyecto.

### **5.1.1 Los actores privados en el ámbito nacional.**

Si se partiera de una perspectiva cronológica desde el final al inicio del proceso, se diría que uno de los primeros actores a entrar al escenario fue la empresa minera Aratirí. La empresa inicia sus actividades en el año 2007 en Durazno, Cerro Largo, Florida y Treinta y Tres. Pero por aquel momento un planteo directo para la elaboración de un proyecto de puerto de aguas profundas era distante o inexistente, por lo menos en el orden de los hechos. El actor que sí entra en escena ese año fue el Consorcio Benel, un bufete de abogados españoles que representa a un conglomerado de empresas (OHL, ACS Dragados y construcciones, Tafesa, Remolcadores Ibaizabal, Bardera, Cobra, Algeposa, Arquitectos Avalos y herreros India, entre otras). El proyecto apuntaba a la construcción de un puerto de aguas profundas en La Paloma. Éste era presentando con la pretensión de ser polo logístico regional, vinculando a las empresas Portucel, Zamin Ferrous y Petrobras. Si bien en su origen era presentado como una solución regional<sup>28</sup>, no fue un actor que avanzara en el proceso de negociación con el nuevo gobierno como lo fueron destacadamente la minera Aratirí (una vez que plantea la construcción del puerto) y el proyecto Aurora de CODI.

El consorcio Benel entró en escena bajo la firma Liderlik S.A. cuando en el 2007 presentaba al gobierno de Tabaré Vázquez el proyecto “Proyecto de Puerto de Aguas Profundas, en La Paloma, Departamento de Rocha”. Iniciativa que era aceptada el 19 de mayo de 2008 para la realización de los primeros estudios de factibilidad. Pero con la llegada del nuevo gobierno no surgen elementos de continuidad de este proyecto, así como del involucramiento de este actor en el nuevo proceso del PAP. Aunque si bien es posible observar dos elementos que se mantendrán en la lógica de la obra: la cuestión del puerto como polo logístico regional y que parte de su factibilidad vinculaba a un proyecto económico extractivo.

Es posible afirmar que el advenimiento efectivo del conjunto de actores privados que se postularon como gestores, constructores o socios del PAP surge en el año 2010. La primer indicación de esto se da el 31 de marzo cuando en nota de Presidencia el Pro-

---

<sup>28</sup>Aunque la cuestión de lo logístico regional no alcanzó negociaciones con gobiernos y/o grupos económicos sectoriales de la región. El hecho más próximo a esto fue la intención de vincularlo a Petrobras. De todos modos el anhelo regional estaba en la perspectiva discursiva de aquel proyecto.

Secretario Diego Cánepa indica que “La empresa minera necesita un puerto de aguas profundas que se ubicaría en las costas rochenses, pero no en La Paloma, tal como se viene manejando desde hace años.”<sup>29</sup>. Un detalle es que el 1° de ese mes en la página de presidencia surge la primer mención al proyecto Aratirí; “Empresa minera se instalará en Uruguay y generará 1.000 puestos de trabajo, U\$S 1.500 millones de inversión.”<sup>30</sup>. Frente a esa declaración, la empresa mantuvo un total silencio (sin haber referencia al tema en su página web o en declaraciones) hasta cuatro meses después.

Estos hechos y elementos desprendidos de las entrevistas a informantes calificados, indican que la cuestión del puerto de aguas profundas no era una meta inicial de la empresa. El vínculo de la minera con un puerto de aguas profundas surge en primera instancia desde la justificación económica del proyecto de Benel. En segundo lugar, existe la necesidad por parte de Aratirí de tener un punto oceánico para cargar el metal extraído, lo que no implica un puerto de aguas profundas. A esto se añade el anunciado del gobierno que indicaba como una iniciativa de Aratirí la realización de un puerto de aguas profundas. Es 4 meses después de este anuncio (en agosto de ese 2010) cuando la Minera Aratirí comunicaba públicamente que construiría un Puerto de Aguas Profundas. Ese año el valor del hierro inició en US\$ 125,91 la tonelada y en agosto el valor era US\$ 145,34 un 48,8% más alto que en agosto del año anterior y un 139% más que en el 2008 (el año 2009 era US\$ 97,67 y en el año 2008 era de US\$ 60,80, valor que se mantenía desde enero de ese año)<sup>31</sup>. Lo que vincula a esta inversión en infraestructura a un ciclo puntual de crecimiento del valor del metal.

Por otro lado ese mismo año surgían al menos dos claras propuestas de construcción de un PAP por parte de actores privados vinculados al movimiento de cargas CODI (Compañía Oriental de Desarrollo e Inversiones) y la empresa constructora Santa María. Si bien desde las entrevistas realizadas, al parecer el consorcio CODI presentó la propuesta del puerto al gobierno en reunión realizada el primer mes de gestión. En términos de los anuncios oficiales el primer actor privado vinculado al puerto es Aratirí. Aunque la propuesta de la Minera si bien se la presentó como un puerto de aguas profundas, estrictamente no lo era sino que se limitaba a una gran muelle con una cinta transportadora y embarcadero.

---

<sup>29</sup> <http://www.montevideo.com.uy/auc.aspx?106760>

<sup>30</sup> <http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/03/2010032609.htm>

<sup>31</sup> <http://www.indexmundi.com/es/precios-de-mercado/?mercancia=mineral-de-hierro&meses=300>

En lo que respecta a las propuestas efectivas de puerto de aguas profundas, las que tomaron mayor notoriedad fueron las propuestas de la constructora Santa María y la del grupo la Compañía Oriental de Desarrollo e Inversiones(CODI). La propuesta presentada por el grupo CODI era una amplia propuesta que incluía la construcción y gestión del puerto. La propuesta incluía una serie de acuerdos con empresas que movilizaban cargas y productoras de cargas. El espacio ejecutante de este grupo fue desde la Fundación Aurora. La Compañía se vinculaba a la Cámara de Comercio España-Israel en Galicia desde donde surgía el vínculo con grupos de capitales judíos (de Israel y otros países), portugueses, rusos, griegos y franceses. La principal base económica del proyecto estaba en la movilización de minerales y gas procedentes de Bolivia, y granos de Paraguay y Brasil.

Tomando la delantera frente a estas postulaciones, el 5 de agosto de aquel 2010 la empresa Aratirí logró el consentimiento del Poder Ejecutivo en nota firmada por el secretario Brescia para la instalación de la terminal portuaria de Aratirí en un predio del Ministerio de Defensa en La Angostura. En un contexto en que la terminal portuaria era referida erróneamente como puerto de aguas profundas.

Este conjunto de hechos indican cómo el puerto de aguas profundas surge vinculado a una estrategia o en el auspicio de un modelo extractivista. El proyecto de la empresa minera habilitaba una línea de negociación que permitía aspirar a pasar de una cinta transportadora y muelle a un puerto de aguas profundas. Entre otros varios aspectos se necesitaba ampliar la carga que diera una justificación económica, y ésta se vinculaba a los demás procesos extractivista de la región. En este camino, un primer paso era asegurar una carga genuina y no entrar en conflicto con las lógicas económicas portuarias que se vivían en ese momento en el país.

En diciembre de ese 2010 se aprobó la Ley de Presupuesto N°18.719, la cual previó la construcción de un puerto de aguas profundas en la costa de Rocha en la “Zona entre Cabos”. Lo que en definitiva no se enlazaba a ninguna propuesta en particular o un área específica y sí a una zona. De todos modos durante ese año e inicios del 2011 había una gran confusión en relación a los comunicados del gobierno sobre la ubicación del puerto. Por ejemplo el Ministro de Transporte y Obras Públicas Enrique Pintado continuaba indicando a La Paloma como ubicación de la obra, para marcar el caso más notorio. La declaración del Ministro no era el único caso que indicaban tanto a La Paloma como a otros lugares de la costa de Rocha para la ubicación del puerto. En febrero del

2011 el Presidente Mujica anunciaba que se haría un solo puerto de aguas profundas el cual no estaría en La Paloma, lo que ajustó en algún grado los discursos sobre la posible ubicación del puerto.

Por consiguiente es a partir del 2010 es cuando la cuestión del puerto de aguas profundas esta sobre la mesa objetivamente. Existe una primera base normativa que le da impulso como política del gobierno, hay claros actores privados interesados en conducir el proceso y un territorio definido para ese fin. A lo que se añade un argumento del Ejecutivo vinculado a la estrategia de “País Logístico”<sup>32</sup>. Aspecto que incluye un marco normativo que definió el régimen de puerto, luego aeropuerto libre y zonas francas legislados en 1992. Lo que en definitiva se vincula a las lógicas neodesarrollistas que marcaron el perfil de gestión de los gobiernos regionales del período. La posterior creación de la Ley de Participación Pública Privada, resalta la estrategia del gobierno de usar un marco normativo de cierto orden liberal que impulse la inversión privada pero bajo el liderazgo del Estado. En base a declaraciones de prensa y las entrevistas realizadas, se entendía que esta Ley impulsaría la participación de los privados en el proyecto.

En primera instancia los posibles actores vinculados a la obra eran Aratirí, CODIN y en algún grado la constructora Santa María. Los dos primeros siendo en su conjunto proyectos de envergadura, con perfiles distintos que si bien pudieron estar vinculados no lo estaban.

Este 2011 era un año de presentación de actores interesados con sus anteproyectos, intenciones, ideas, socios (principalmente con cargas), y la mirada del gobierno en base a una postura estratégica sobre el PAP. Desde los argumentos presentados y los comunicados anunciados, quedaba claro que sería el Estado el impulsor del proyecto aunque no se presentara una estrategia o un camino de cómo se concretaría el proyecto. Esta cuestión empieza a saldarse con la creación de la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP).

---

<sup>32</sup> Algo que se vincula con la Ley 16.246 que conforman el Régimen de Puerto Libre conocida como la Ley de Puertos, aprobada el 8 de abril de 1992. Lo que trajo cambios también en el código aduanero que tenía como eje el protocolo aduanero del Mercosur. Los artículos 2° y 3° de la Ley 16.246 creaban el régimen de Puerto Libre, complementado por el art. 163° de la Ley de Rendición de Cuentas N° 16.320 (1° de noviembre de 1992). Lo que implicó una conjugación de régimen de puerto libre y zona franca. Reforma del sistema portuario que se dio en 1991 en base al consenso entre el Partido Nacional en el Gobierno encabezado por el Dr. Luis Alberto Lacalle y el Partido Colorado. A este marco en el gobierno del Frente Amplio se añade el marco jurídico que permite la creación de los aeropuertos libres.

A partir del 2012 el gobierno comienza a depurar las propuestas del pretendido puerto. En ese proceso el 3 de julio 2012 se genera una reunión entre delegación de la empresa Zamin Ferrous<sup>33</sup> y el presidente José Mujica y el asesor en temas económicos Pedro Buonomo, el Ministro Roberto Kreimerman (Industria) y el subsecretario Luis Porto (Economía). De esta reunión el portal de Presidencia anunciaba que “El gobierno y el grupo minero Zamin Ferrous unirán esfuerzos en el desarrollo del primer puerto de aguas profundas del Cono Sur, a construirse en la costa oceánica uruguaya”<sup>34</sup>. Este hecho devela otros tres aspectos, la pretensión regional del proyecto, la consolidación del puerto a un proyecto extractivo de Aratirí y en tercer lugar que las demás propuestas estaban siendo descartadas. Al otro día de esa reunión la página web de Aratirí publica “El gobierno y el grupo minero Zamin Ferrous (Aratirí) unirán esfuerzos en el desarrollo del primer puerto de aguas profundas del Cono Sur, a construirse en la costa oceánica uruguaya. Las exportaciones de mineral de hierro podrían convertirse en la plataforma para concretar la construcción del puerto de aguas profundas con proyección regional para el hinterland del Río de la Plata (Argentina, Bolivia, Sur y centro de Brasil y Paraguay).”<sup>35</sup>. Fue la primera vez que la Minera hacía una referencia al carácter regional del puerto. Aunque en el proyecto de Aratirí no hay elementos que se vinculen a una conexión logística para el hinterland regional o con los corredores del IIRSA. Tampoco se detectan vínculos de la empresa minera con empresas del corredor logístico multimodal regional o con empresas del transporte de materias primas de la región. Conjunto de aspectos que indican que la cuestión del argumento de la proyección regional para el hinterland o el de Uruguay como polo regional logístico, eran cuestiones más discursivas que fácticas. En donde la empresa se sumaba al argumento del gobierno pero con un proyecto que buscaba únicamente dotar de una infraestructuras de interconexión para su producción y lograr el auspicio del gobierno al proyecto extractivista.

Frente a un escenario desfavorable al grupo CODI, el máximo representante del proyecto La Aurora y máximo responsable de la Cámara de Comercio España-Israel en Galicia Francisco Linares Moreno, visitó ese año al país. En una reunión que tenía como principal objetivo consolidar el compromiso del gobierno para la construcción del

---

<sup>33</sup> Pramod Agarwal, Malay Mukherjee, Jay Shah y el uruguayo Fernando Puntigliano, gerente general de la firma y ex presidente de la Administración Nacional de Puertos durante el gobierno de Tabaré Vázquez

<sup>34</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/puerto-aguas-profundas-acuerdo-gobierno-zamin-ferrous>

<sup>35</sup> <https://www.aratiri.com.uy/noticias/puerto-de-aguas-profundas-gobierno-uruguayo-y-zamin-ferrous-alcanzan-acuerdo/>

proyecto, el grupo le planteó al gobierno un plazo máximo de seis meses para aceptar o rechazar su propuesta.

Ambos proyectos tenían pretensiones y localizaciones distintas. Por un lado el proyecto de CODIN se ubicaba en La Angostura (Rocha) sobre un conjunto de terrenos privados, en donde se había negociado con sus propietarios. La propuesta del proyecto incluía un amplio conjunto de obras y logísticas, entre las cuales incluía un aeropuerto de carga, la reconversión de las vías férreas del país con especial énfasis en la conexión del lugar con el puerto de Nueva Palmira, viviendas en torno a La Angostura, etc. En lo que respecta a la envergadura específica del puerto era un proyecto del doble del tamaño planteado por Aratirí. Entre otros detalles, mientras este era un proyecto que implicaba dos brazos en la costa hacia mar adentro, el proyecto de la minera abarcaba un brazo, siendo prácticamente una extensión del mineroducto. Para lo cual se estaba en tratativas para conceder a la Minera un terreno del Ministerio de Defensa. En un camino en donde el proyecto de Aratirí frente a cierta carga segura, ganaba un espacio preponderante<sup>36</sup>.

Entro los hechos que fueron ocurriendo en el 2011, estaba la creación a mediados de noviembre de la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP). Comisión que entregaba su informe final abril de 2012, 4 meses y medio después de su creación. Un tiempo señalado como corto desde las entrevistas a integrantes de la CIPAP. En ese informe se reafirma que se realizaría un solo proyecto, lo que lapidaba la posibilidad de cualquier otro proyecto más allá del pactado entre el gobierno y Aratirí.

En octubre de ese 2012, cuando se estaba en proceso de redacción de la Ley del PAP que sería aprobada en diciembre de ese año y promulgada la primer semana de enero del 2013. Durante el 2012 se aprobaba la resolución que destinaba una serie de terrenos a ser expropiados para realizar el PAP y se realizaba el llamado al Data Room, con la idea de que de éste se presentaran empresas que pudieran llevar adelante el puerto. Desde aquí se abre una dicotomía, por un lado discursivamente no queda claro si el llamado tenía en la mira empresas constructoras o que construyeran y gestionaran. El hecho es que hubo una serie de comunicados por parte del gobierno y la empresa Aratirí que aunaba al PAP a la empresa minera. Cuestión que a las empresas movilizadores de cargas no necesariamente le implica un valor agregado. Por otro lado las principales gestiones

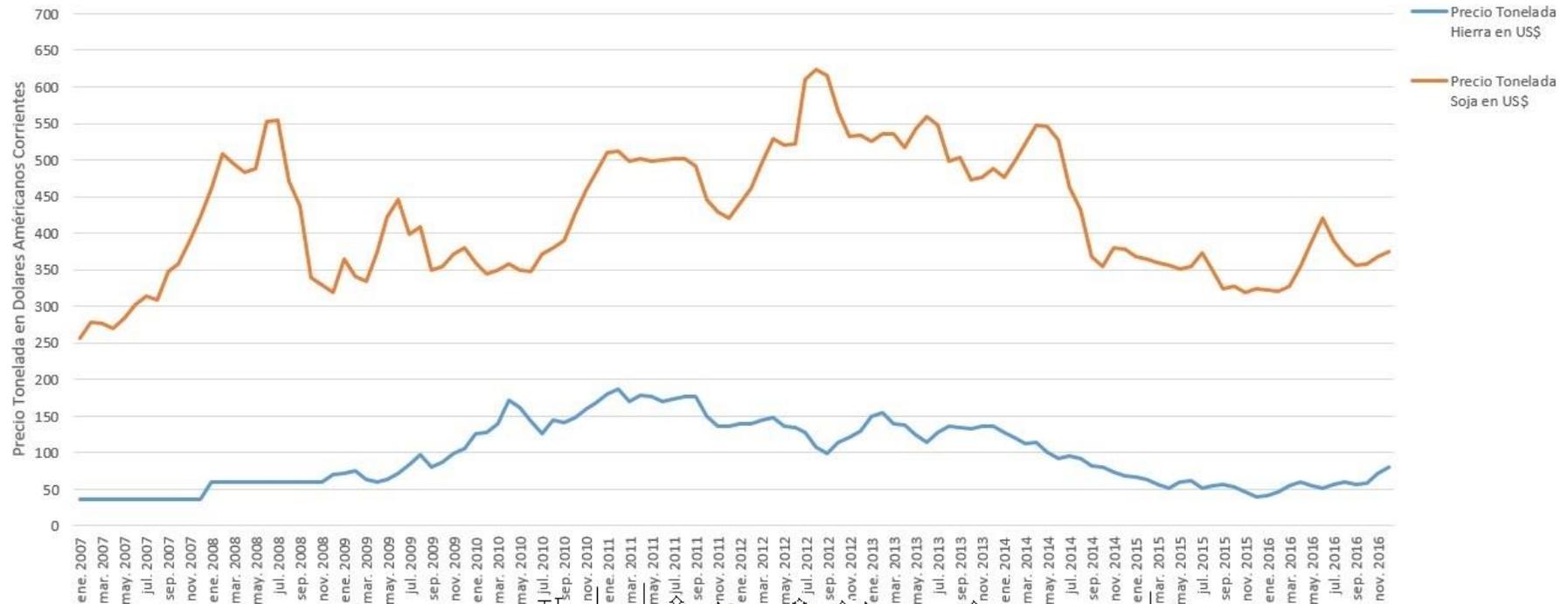
---

<sup>36</sup> “El Gobierno y la minera Zamin Ferrous (Proyecto Aratirí) reafirmaron su compromiso para desarrollar el proyecto de extracción de hierro en Valentines, debido al impacto que el mismo tendrá en la diversificación productiva y en el comercio regional del Cono Sur y de Sudamérica. Una vez culminados los estudios de factibilidad requeridos, la empresa espera iniciar las obras de construcción y comenzar a exportar hierro en 2016.”

realizadas por el Gobierno en la órbita privada regional se vinculaban más a empresas constructoras que transportadoras o de logística. El hecho es que el Data Room dejó como resultado más marcado la presencia de un conjunto de empresas constructoras que se presentaron al llamado. Esto tenía dos efectos para el gobierno; que quedara como garantía para la construcción de la obra y negociar con el oligopolio vinculado al manejo de cargas para insertar al puerto en sus circuitos. Algo que iba más allá de las negociaciones con gobiernos de los países de la región o de vincular a empresas generadoras de producción.

Frente a este escenario a CODI (Fundación Aurora) no le quedó más margen que retirarse, lo que se concretó oficialmente en setiembre de 2013. Desde aquí en adelante la única empresa que siguió próxima al proyecto del PAP fue Aratirí. Esto hasta febrero del 2015 cuando paralelamente a una caída del valor de la tonelada de hierro la empresa Aratirí retiraba la posibilidad de la construcción de un PAP. Esta caída en febrero del 2015 fue del orden del 7.63% en relación a enero, un -47,37% con relación a febrero 2014 y un -65,9 en relación a febrero del 2011. Bajo ese nuevo escenario la empresa le propuso al gobierno hacer un puerto más pequeño, lo que era el último capítulo de este proyecto. El cual finaliza en el primer mes de gestión del gobierno en aquel 2015, cuando el nuevo gobierno deroga los Decretos relativos a la instalación del PAP.

Variación en Precio de tonelada de Soja y Hierro en dólares americanos corrientes



Aratirí inicia exploraciones

Se aprueba el proyecto de Puerto de Aguas Profundas en La Paloma presentado por Benel, etapa estudio de factibilidad

Realizan trabajos en La Paloma y puertos de Montevideo misión técnica brasileña de Secretaría Especial de Puertos y de Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios (ANTAQ) - Brasil

Minera Aratirí anuncia aprobación para la construcción de un Puerto de Aratirí.

Constructora Santa María presenta proyecto p/construcción de PAP en costa de Rocha.

Representantes de la empresa Benel se reúnen con gobierno.

Aratirí presenta SAAP para minas, mineroducto y el puerto.

Representantes de CODIN presentan proyecto de PAP "La Aurora" a gobierno.

Se aprueba Ley del Presupuesto, prevee habilitación del un PAP

Proyecto Aurora retira su propuesta con críticas a la CIPAP.

Se aprueba Ley de PPP

Se crea CIPAP

CIPAP entrega informe final

Se realiza Data Room

Se aprueba Ley del PAP

Aratirí solicita cambio de ubicación de su puerto, volviendo al planteo original en La Angostura.

Se derogan Decretos 395/011 Y 196/012 relativos a la instalación del PAP.

Aratirí propone hacer un proyecto alternativo más chico.

Vencen los plazos del proyecto de puerto por demoras de Aratirí. El Pte. Tabaré Vázquez informa que puerto de aguas profundas cederá pasó al Plan Nacional de Puertos.

### 5.1.2 Los actores públicos nacionales y regionales.

En febrero del 2010, mes previo a la asunción del nuevo gobierno, se realizó en el Hotel NH Columbia una reunión entre el presidente electo José Mujica y parte del futuro gabinete con autoridades del Banco Mundial (BM). Presentado como futuro Ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado declaraba a El Espectador que el ferrocarril y un puerto de aguas profundas serían los puntos esenciales del gobierno. En esa instancia Pintado indicó que los trabajos apuntarían a que Uruguay se convirtiera en un centro logístico de la región<sup>37</sup>, advirtiendo que ese camino se trazaría con aportes y participación de privados.

Este conjunto de expresiones iniciales ejemplifican en buen grado el carácter neodesarrollista y la base extractivista que tomó el gobierno, que en conjunto sustentaron el proyecto del PAP. O sea, por un lado indicaba lo que será el régimen de participación pública privada concretado en agosto del 2011 con la Ley 18.786 (una expresión del marco normativo de base liberal). La indicación de que las obras públicas estarán centradas en los ferrocarriles (cuestión que actualmente se centra en la logística extractivista forestal) y en el puerto de aguas profundas. Así como la referencia a la composición simbólica de la imagen de país logístico, la cual fue generada en los 90 vinculada al país de servicios<sup>38</sup>. Son en su conjunto formas de reproducir la base neodesarrollista del gobierno, sobre la cual se añadió la composición de intereses regionales coincidentes en la base neodesarrollista y extractivista. A su vez las declaraciones realizadas indican la intención de convalidar el proyecto de puerto de aguas profundas como una de las marcas de ese gobierno. Una línea de trabajo que estuvo ausente en el programa de gobierno de la coalición.

En el camino para implementar el PAP se apuntó a componer alianzas regionales que dieran factibilidad al proyecto. La búsqueda por componer intereses regionales sobre el proyecto del PAP tuvo como principal línea de acción los vínculos con el sector público regional. Esto trabajado específicamente con los gobiernos nacionales de Brasil, Paraguay y Bolivia. Entre ese conjunto de vínculos el principal fue con el gobierno de Lula da Silva y el de Dilma Rouseff de Brasil. Se debe además añadir los esfuerzos hacia lo extraregional, principalmente hacia los gobiernos de China, Rusia y en menor grado

---

<sup>37</sup> <http://www.espectador.com/politica/173269/agro-y-cambio-climatico-en-segunda-reunion-con-bm>

<sup>38</sup> Período en donde se vivió la reforma de la ley de puertos y el régimen de zonas francas.

España. Con este conjunto de países se realizaron acciones para lograr el apoyo a la financiación de la obra, y en algún grado vincularse al sector naviero internacional y de la construcción. Ambos sectores se encuentran en situaciones distintas a nivel mundial, aunque a nivel regional presentaban una concentración semejante.

El transporte de cargas marítimas es un mercado muy estructurado y concentrado en pocas empresas. El transporte de contenedores está concentrado en cinco grandes empresas; la italiana MSC, la danesa Maersk, la francesa CMA CGM, la taiwanesa Evergreen y la china Cosco poseen más de una cuarta parte de los barcos y un 43,2% del tonelaje mundial (UNCTAD, 2014). Por otro lado el mercado de las empresas constructoras no tiene una fuerte concentración en la cadena productiva, a nivel mundial es dominado por empresas de Alemania, Francia, Austria, China y Estados Unidos. Si bien las empresas de estos países concentran la mayor proporción del mercado, existen espacios de crecimiento y movimientos entre nuevas empresas, siendo un mercado con mayor competencia y movilidad<sup>39</sup>. A estas se pueden añadir la empresa española Sacyr, la cual está entre las 100 principales empresas mundiales de construcción, a su vez junto a la Autoridad del Canal de Panamá y el Consorcio Grupo Unidos por El Canal – GUP manejan el Canal de Panamá<sup>40</sup>. El bagaje de la empresa Sacyr, entre otras y el bagaje de gestión naviera de España, parecieron ser condiciones importantes para que el Gobierno procurara sumar a este país al proceso del PAP.

En lo que respecta al continente y la nacionalidad de las empresas constructoras, este mercado en el período analizado estaba mucho más concentrado en empresas de origen brasileño. Según la publicación del Forbes 2015<sup>41</sup>, de las 20 principales empresas constructoras del continente, 15 eran brasileñas en donde entre las 5 principales 4 eran de ese país. A este grupo de 20 empresas lo integran también 2 empresas chilenas, 2 mexicanas y una peruana. Un aspecto que indica el grado de importancia de Brasil en los proyectos de infraestructura en la región.

### **5.1.2.1 Los vínculos con Brasil**

El vínculo con el gobierno de Brasil para lograr el apoyo hacia el PAP se inició en el primer mes de la presidencia de Mujica. El 29 de marzo del 2010 el Presidente

---

<sup>39</sup> <http://www.expansion.com/2010/09/07/empresas/inmobiliario/1283812003.html>

<sup>40</sup> Ibid.

<sup>41</sup> <https://www.forbes.com.mx/las-20-constructoras-mas-fuertes-en-america-latina/>

uruguayo junto con una delegación<sup>42</sup> participó en una reunión en el Palacio Itamaraty con el Presidente brasileño Lula Da Silva, el canciller Celso Amorim y la Ministra Jefe de la Casa Civil, Dilma Rousseff. De esta reunión se difundió el primer anuncio al respecto del apoyo de Brasil al PAP.

Finalizada la reunión se generaron dos novedades, por un lado que el Presidente de Brasil visitaría Uruguay el 3 de mayo de ese año. Por otro lado, que el Asesor de Asuntos Internacionales de la Presidencia, Marco Aurélio García (el único funcionario que dio declaraciones a la prensa), comunicó que Mujica planteó el tema del puerto de aguas profundas en Rocha<sup>43</sup>, indicando que este iría de la mano con un proyecto para convertir a Uruguay en un país exportador de hierro, mineral del que posee grandes reservas. En definitiva el Asesor de Asuntos Internacionales estaba dando indirectamente el título de lo que sería el proyecto neodesarrollista del gobierno uruguayo. Un proyecto que buscó tener como principal insignia al puerto de aguas profundas vinculado a la minería de gran porte. En un marco de trabajo en que las lógicas de integración regional se basaron en la asistencia técnica y la búsqueda por generar mercados para solventar la infraestructura insignia de un modelo aspirado por el gobierno.

El proceso de asistencia técnica de Brasil en este proceso se inició 2 meses después de esta reunión. Entre el 30 de junio y el 1 de julio de 2010 una misión técnica brasileña compuesta por representantes de la Secretaría Especial de Puertos y de la “Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios” (ANTAQ) realizó trabajos en los puertos de La Paloma y Montevideo. Esta actuación tenía la finalidad de evaluar las posibilidades de cooperación con Uruguay en la realización de estudios de demanda y de viabilidad técnica del proyecto. No queda claro hasta qué punto ese trabajo técnico generó elementos para la siguiente reunión entre los Presidente de Brasil Luiz Inácio Lula da Silva y el de Uruguay José Mujica realizada el 30 de ese mes en las ciudades de Santana do Livramento (Brasil) y Rivera. Lo que sí es claro que el gobierno Uruguayo aspiraba a la asistencia técnica de Brasil para implementar un conjunto de inversiones públicas que en definitiva convalidaría un modelo económico extractivo nacional y regional.

En comunicado conjunto se anunció que se identificarían formas de participación brasileña en las etapas de planeamiento y ejecución de las obras del Puerto de Aguas

---

<sup>42</sup> La delegación se integrada por los ministros de Industria, Energía y Minería, Roberto Kreimerman; de Relaciones Exteriores, Luis Almagro; y de Ganadería, Agricultura y Pesca, Tabaré Aguerre.

<sup>43</sup> <http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,MUL1550113-5602,00-MUJICA+PEDE+APOIO+DE+LULA+PARA+CONSTRUCAO+DE+PORTO+DE+AGUAS+PROFUN+DAS.html>

Profundas de La Paloma. Lo que parecería indicar que se avanzaba en comprometer a un socio fuerte y seguro para la concreción de un proyecto que aún no tenía definida su ubicación, pero con clara intención de lograrlo. Pero por la vía de los hechos el camino no parecía estar consolidado. En esa instancia se firmó un acuerdo entre ambos países cubriendo aspectos que facilitarían e incrementarían el transporte fluvial y lacustre de la hidrovía Uruguay – Brasil<sup>44</sup>, pero sin firmar o adelantar ningún documento que tuviera como miramiento la participación brasileña en el PAP. A su vez, en el propio documento firmado no se hacía referencia a ninguna lógica que dejara entrever el funcionamiento logístico de la hidrovía Uruguay-Brasil con el pretendido PAP. Por ejemplo, cuestiones vinculadas al abastecimiento de cargas que procedieran de Río Grande de Sul por barcazas fluviales, o algo semejante. Dado que era el ámbito territorial y de medios de transporte que abordaba el documento tenían una afinidad potencial.

A los pocos días de este encuentro entre los mandatarios, el Poder Ejecutivo dio consentimiento para la instalación de la terminal portuaria de Aratirí en un predio del Ministerio de Defensa en La Angostura. Por otro lado a finales de ese 2010 el consorcio CODIN entregaba su anteproyecto para también realizar un puerto de aguas profundas en La Angostura. En definitiva ese primer contexto se formaba con un conjunto de actores privados interesados en llevar adelante un proyecto de puerto de aguas profundas. Pero dadas las acciones del gobierno de seguir buscando socios para la realización del proyecto denotan dos cuestiones. Por una parte que los proyectos privados no se consideraban como suficientes y por otra la intención del gobierno de conformar su propio proyecto de PAP. Un proyecto nacional de puerto de aguas profundas, liderado por el gobierno pero que implicaba la articulación con otros países y empresas. Esta hipótesis del liderazgo se refuerza desde las entrevistas, en donde se señala al PAP como un proyecto estratégico para el país, por lo que debería ser realizado y guiado por el Estado. Esto implicaba la necesidad de tener estrictamente un proyecto, dado que a ese momento no existía como tal, sino más bien su intención. A su vez para avanzar en las negociaciones con otros países y sus empresas, necesariamente se debía tener mayores elementos que la idea del puerto. De lo contrario es de suponer que limitaría el margen de negociaciones con estos actores.

---

<sup>44</sup> Laguna Merín, río Yaguaron, canal San Gonzalo, acceso hidroviario al puerto de Río Grande, laguna De Los Patos y afluentes, río Guaiba y afluentes, ríos Taquarí, Jacuí, dos Sinos, Gravataí, y Caí; en Uruguay su sector de la Laguna Merín y afluentes, río Yaguarón, Cebollatí y Tacuarí.

En este sentido gran parte del esfuerzo del gobierno en este proceso estuvo en buscar asegurarse el financiamiento, los constructores, socios en lo logístico y las cargas desde la relación con los gobiernos nacionales de países de la región. Para ello Brasil era un socio que aportaba en esas cuatro dimensiones, siendo la financiación y la carga piezas fundamentales. Pero ya fuera en las negociaciones con actores brasileños o con otros países de la región, así como en el ámbito nacional, se perciben dos dificultades en la gestión del gobierno. Por un lado la escueta o nula aproximación al sector logístico privado y la reticencia a dejar que un proyecto de escala nacional fuera generado por privados a su cuenta y riesgo. Desde el discurso de los referentes públicos presente en las entrevistas y notas de prensa se resalta la necesidad de que el Estado fuera garantía y dirigiera la dirección que debía transitar la inversión privada. A su vez indican la apuesta del gobierno con Aratirí, asumiendo la posibilidad de una carga segura en detrimento de los corredores IIRSA. Esto es apreciable por el hecho de que el proyecto guardaba poca conexión con los corredores del IIRSA que se vincula Uruguay. Formalmente el PAP ingresa al IIRSA – COSIPLAN el 13 de mayo de 2013, dos años después de la creación de la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas y vinculado al eje Mercosur-Chile. Cuestión que es llamativa dado que entre las negociaciones para dar sustentabilidad regional se vinculaba el PAP al eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

De todos modos la estrategia fue que el Estado liderara este proceso, en donde la cuestión de lograr el financiamiento fue priorizado frente a otros criterios. Vale traer dos ejemplos similares de procesos bajo este criterio vividos en esa coyuntura histórica regional. Por un lado el puerto de Mariel en Cuba patrocinado por Brasil y construido por la empresa Odebrecht. Una obra que no ha alcanzado el funcionamiento esperado y al momento continúa con dificultades para ingresar a los circuitos de movimientos de cargas<sup>45</sup>. Otro ejemplo bajo esta estrategia es la terminal del Puerto La Plata que inició sus obras en 2009 impulsada por el gobierno nacional argentino. En donde el Estado generó una gran inversión ambicionando en una segunda etapa vincularse con privados para su gestión y posibles ampliaciones. Una obra que costó 400 millones de dólares, veía en abril de este año 2017 la retirada de la última operadora (TecPlata), con el despido de los últimos 140 trabajadores que se mantenía en la terminal. Actualmente queda una

---

<sup>45</sup> Cuestión que se puede vincular a la falta de servicios como por ejemplo internet, y el hecho de que prácticamente de forma paralela se construyera en Kingston (Jamaica, estando a unos 250km de Cuba) una gran y moderna terminal portuaria. En algunos artículos de prensa indican que un posible facilitador para el financiamiento haya sido Estados Unidos, en particular por ser embarcaciones de empresas de este país los principales usuarios del Puerto de Jamaica.

terminal vacía que no logró vincularse a los circuitos comerciales manejados por las navieras.

El juego sobre el tablero económico con Brasil y su sector privado para lograr apoyos al proyecto se inició por los hechos entre el 14 al 15 de marzo de 2011. En esa instancia el Presidente José Mujica junto a una delegación de gremiales empresariales y ministros realizó en San Pablo una ronda de negocios en la Federación de Industriales de San Pablo (FIESP). Entre los puntos planteados estuvo la participación público privada en inversiones en Uruguay (en junio de ese año de aprobaría la Ley de la PPP). O sea, la utilización de la base económica neoliberal sostenida por el gobierno para favorecer la canalización de inversiones para el país. En los comunicados de prensa se indicaba que en la mesa de trabajo estuvo el planteo del puerto<sup>46</sup>, con el objetivo de canalizar inversiones de Brasil. Pero no salió de esta mesa una línea de trabajo sobre el PAP, como lo indican la ausencia de nuevos comunicados de prensa, documentos y las entrevistas a los informantes calificados.

El primero de enero de ese 2011 se iniciaba la primer presidencia de Dilma Rousseff, quién indicaba que Brasil participaría de la construcción de un puerto de aguas profundas con una inversión de 500 millones de dólares. Un monto que provendría por medio del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM). En ese momento se tomó como antecedente la inversión de US\$ 500 millones usados en la interconexión eléctrica en Paraguay<sup>47</sup>.

Pese al anuncio realizado por Uruguay no se realizaron las gestiones formales para dar andamio a esta posibilidad. En el caso que se hubieran iniciado las gestiones, para lograr concretarlo implicaría un crédito extraordinario por parte Brasil. Algo que según se indica en las entrevistas a informantes calificados sería inaplicable. El primer escollo lo definía Itamarati quién se negaba profundamente a llevarlo adelante indicando varios elementos que lo inviabilizaban, entre ellos la necesaria aprobación parlamentaria.

De todos modos y pese a la ausencia de acuerdos que materializaran estas intenciones, surgían otros avances en la relación bilateral con Brasil en cuestiones navales con el MIEM. Que no estaban directamente vinculados al PAP pero expresan el tejido de

---

<sup>46</sup> Al retorno de esta reunión el director comercial de Saceem, Alejandro Ruibal (empresa constructora en el área de logística, que fue parte de la delegación de empresarios asistentes), indicaba que “Se planteó la posibilidad de que el gobierno brasileño invierta en el desarrollo de un puerto de aguas profundas en Rocha, pero hay que seguir el tema”.

<sup>47</sup> Una cuestión que parecería apuntar a saldar los años de venta de energía por parte de Paraguay a Brasil por precios tremendamente bajos.

relaciones regionales sectoriales que pudieron haberse vinculado al proceso, en particular en lo vinculado al gasoducto desde Bolivia. Un argumento que fue manejando en la justificación económica del proyecto. Este fundamento tiene como antecedente inmediato el trabajo del MIEM con Bolivia en el período de gobierno anterior. Si bien existió algún avance en negociaciones en este sentido, éstas desde los documentos y las entrevistas no fueron aprovechadas o tenidas en cuenta, especialmente desde la CIPAP. A ésta descoordinación también se puede añadir el avance en el gasoducto de Sayago, cuando se mencionaba que el PAP podría canalizar ese gasoducto así como uno procedente de Brasil con gas boliviano.

El avance paralelo de acuerdos entre Brasil y Uruguay en cuestiones marítimas tenía como segunda instancia el 5 de setiembre de 2012 cuando se reunieron en la Torre Ejecutiva el Ministro de Industria, Energía y Minería Roberto Kreimerman y el Ministro de Industria y Comercio y de Brasil Fernando Pimentel. El encuentro dejó una agenda tentativa de colaboración bilateral con foco en la concreción de un polo naval en la capital del país. En lo comunicado se planteó que se acordó instrumentar una agenda bilateral para lograr que en el año 2013 Uruguay exporte a Brasil bienes y servicios navales<sup>48</sup>. Esta iniciativa para lograr el apoyo de Brasil no surgía exclusivamente por parte del gobierno, sino que era acompañada por el sector naval vinculado al Clúster Naval. La idea central era generar un polo naval en el oeste de Montevideo, en Puntas de Sayago, detrás del edificio del ex Frigorífico Nacional (el cual se destinaría a la construcción de barcasas, remolcadores y piezas navales).

Este planteo del MIEM a Brasil que surgía desde un planteo sectorial, tenía como antecedente el trabajo de la gestión anterior del MIEM. Este Cluster<sup>49</sup> surgió del entonces Programa Pacypmes (MIEM/UE) que en el 2007 se lanzaba al fortalecimiento de este sector. Como se mencionó en aquel entonces el Ministro de Industria Ing. Daniel Martínez ya había realizado una visita a Bolivia con el objetivo de concretar un plan energético trinacional con aquel país y Paraguay. A su vez se creaba una comisión multidisciplinaria por vía de la Resolución 418/09. Esta comisión tenía el objeto de realizar un informe sobre las posibilidades de desarrollo de un Polo Industrial Naval en Uruguay. Sobre estos

---

<sup>48</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/polo-naval>

<sup>49</sup> Formalmente este ámbito toma carácter de asociación el 22 de febrero de 2010, como Asociación Cluster De La Industria Naval. La cual apunta a la competitividad y el crecimiento de industria naval. A su vez en el 2010, se crea el Consejo Sectorial Tripartito Naval promovido a instancias del Gabinete Productivo como ámbito de articulación y de generación de políticas industriales que contribuyan al desarrollo sectorial, junto a otros seis sectores industriales promovidos por el Poder ejecutivo.

trabajos, se firmaron Decretos, Acuerdos y comodatos que han dotado a la Asociación Cluster de la Industria Naval (ACLIN) de terrenos, equipamiento y capacidad logística para la implementar el “Polo Industrial Naval del Atlántico Sur”. Pero estos actores y antecedentes sectoriales no se vincularon al trabajo del PAP. Si bien actualmente este proyecto naval está truncado<sup>50</sup>, en aquel 2013 generaba avances de trabajo.

De todos modos de esta etapa de negociaciones con Brasil, se logró firmar el 9 de octubre del 2014 un acuerdo<sup>51</sup> naval, en el cual la escueta producción de la industria naval uruguaya, y los servicios navales pasaron a ser considerados en Brasil como producto local y viceversa. Por otro lado el 5 de diciembre del 2013, se promulgó el Decreto N°389/013<sup>52</sup> en donde se establece la incorporación de un porcentaje mínimo del 20% de valor agregado nacional en las compras<sup>53</sup>, que realicen las entidades estatales, de embarcaciones y artefactos flotantes así como de los servicios relacionados a la construcción de embarcaciones. Este acuerdo es uno de los pocos aspectos sectoriales de este proceso que podrían vincularse a una lógica de integración regional, en lo que implica a aspectos arancelarios y productivos regionales.

Por consiguiente, si bien habían antecedentes que podrían vincular en mejor grado lo sectorial naviero al proyecto del PAP no se logran los esfuerzos internos necesarios del gobierno para alcanzar estas sinergias. Estos aspectos en conjunto indican un carácter más retórico que estructural de una planificación que pretendía alcanzar el objetivo (o propuesta) del “Uruguay polo logístico regional”.

En el tramo final por la búsqueda de la consolidación del apoyo de Brasil, el 20 de enero 2014 el Subsecretario del MTOP Pablo Genta viajó a Brasil para presentar la licitación para la elaboración del proyecto básico de ingeniería del puerto de aguas profundas. Un elemento medular para lograr el financiamiento de la construcción del puerto, la gestión de las cargas y la logística. En las declaraciones del Subsecretario a la prensa, indicó en relación al vínculo entre el PAP y Brasil, que “Una cosa va de la mano con otra y es muy importante porque llegamos a un acuerdo de palabra con la presidenta

---

<sup>50</sup> <http://laprensa.com.uy/index.php/nacionales/32005-oeste-de-montevideo-albergara-un-gran-polo-industrial-naval?format=pdf>.

<sup>51</sup> Firmado en el Encuentro de la Industria Naval, Petróleo y Gas Uruguay-Brasil en el hotel Sheraton, en donde se destacó este documento “como un hito para el desarrollo regional”, y es enmarcado dentro de los trabajos del Grupo de Alto Nivel Uruguay-Brasil establecido por los presidentes José Mujica y Dilma Rousseff para promover una mayor integración bilateral. Recuperado de:

<https://clusternavaluruguay.com.uy/firman-un-acuerdo-naval-con-brasil/>

<sup>52</sup> <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/389-2013>

<sup>53</sup> <http://presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/decreto-industria-naval-20-por-ciento-nacional>

Dilma Rousseff y el puerto de aguas profundas va con Brasil”<sup>54</sup>. Se espera financiar parte de la obra a través del Fondo de Desarrollo del Mercosur, u obtener financiación de fondos de inversión de la República Popular China.

Este era año de elecciones presidenciales en Brasil y en Uruguay, pero en contextos diferentes. Frente a una campaña poco dramática que afrontó el partido de gobierno Frente Amplio, en Brasil por un lado no estaba claro quién podría ganar las elecciones. Por otro lado el hecho de que la Presidenta estuviese en campaña de reelección reducía sus márgenes de acción y los de parte de su Ejecutivo. En este sentido la siguiente acción del gobierno brasileño vinculada al PAP se da luego de finalizado el segundo turno (26 de octubre de 2014) de las elecciones presidenciales con la reelección de Dilma Rousseff. En un escenario que tenía la negativa del BNDES para financiar el PAP expresada en nota<sup>55</sup> comunicada a la prensa el 17 de marzo del 2014. Esta comunicación del BNDES surgía como efecto de la presión de la Asociación de Operadores de Terminales de Puerto brasileño (ABTP) y la Asociación Brasileña de Terminales de Contenedores (Abratec). La manifestación de esta presión toma forma pública en una carta conjunta dirigida a Rousseff , al ministro en jefe de la Casa Civil, Aloizio Mercadante de Oliva, expresando la resistencia a que Brasil financie el PAP. La nota cuestionaba las razones que llevaban a que el BNDES invirtiera en un país vecino<sup>56</sup>.

Por otro lado Dilma Rousseff asumía con una forzada coalición y un gran universo de partidos para negociar. Económicamente Brasil iniciaba una recesión, en una situación regional compleja en donde las exportaciones de vehículos de Brasil a Argentina caían un 36% entre enero y julio del 2014. Así como en otros sectores y otros mercados, la disminución de los negocios y de las expectativas en la economía de Brasil le estaba generando un escenario complejo. Al cual se le añadía un escenario político doméstico no menos complejo.

El 6 noviembre del 2014 Mujica y una delegación integrada por el prosecretario de la Presidencia, Diego Cánepa; los ministros Roberto Kreimerman, de Industria, Energía y Minería; Jorge Polgar, interino de Economía; Luis Porto, canciller interino y líder por Uruguay del grupo de alto nivel (GAN) de negociaciones con Brasil; y el presidente de la Corporación Nacional de Desarrollo, Pedro Buonomo viajaron a Brasil.

---

<sup>54</sup> <http://www.republica.com.uy/proyectar-el-puerto/424295/>

<sup>55</sup> Entre las consideraciones de la nota, se indica que el proyecto del PAP no tenía el aval la Cámara de Comercio Exterior (CAMEX), quién participaba de la evaluación de los proyectos a financiar por parte del BNDES.

<sup>56</sup> <http://www.elobservador.com.uy/privados-brasil-se-oponen-financiacion-del-puerto-rocha-n274079>

Esta visita tenía el objetivo de concretar una línea de acción que permitiera tener alguna actuación concreta sobre los terrenos de Rocha aspirantes al PAP. Después de la reunión entre los presidentes se realizó una conferencia de prensa conjunta<sup>57</sup> señalando que habían analizado asuntos bilaterales e inversiones en áreas de infraestructura, industria naviera e interconexión eléctrica. Entre los temas centrales de la cumbre estaban las posibles inversiones y acuerdos de acciones conjuntas en áreas de infraestructura, como el proyectado PAP y la compra por parte de Brasil de gas, una vez que se instalara en la costa oeste de Montevideo la planta flotante de regasificación<sup>58</sup>. Estas tratativas se siguieron manteniéndose en el ya constante límite de las declaraciones sin acuerdos firmados. A esta visita le siguió tres meses después una visita de la Presidenta Dilma Rousseff a Uruguay. El 28 de febrero del 2015 en el departamento de Colonia al finalizar el acto de inauguración del parque eólico realizado entre ambos países, no se realizaba ninguna declaración relacionada al PAP. Este hecho indicaba que Brasil ya no tenía márgenes para acompañar este proyecto, marcando el final de la participación de Brasil en este proceso. Otra señal de la bajante bilateral para la conformación de este proyecto con el gobierno federal, se produjo en la visita del Embajador uruguayo Carlos Amorin al Gobernador de Rio Grande do Sul en Porto Alegre el 11 de marzo 2015. En esa instancia se analizaron temas de importancia para la frontera y la región y alternativas para el Puerto de Aguas Profundas, señalando el comunicado de prensa que “la conexión por la Laguna Merín, la venta de gas y la infraestructura ferroviaria entre los estados”<sup>59</sup> podrían auspiciar el desarrollo del PAP. Un hecho que se daba en el mes que asumía el nuevo gobierno de Uruguay e informara que el PAP no estaría en sus prioridades.

#### **5.1.2.2 Los vínculos en el URUPABOL.**

Otro de los caminos para asegurar cargas fue la búsqueda para componer alianzas con Paraguay y Bolivia, dos socios sin puertos marítimos y con gran movimiento de cargas graneleras, minerales y de gas licuado. Un refuerzo de vínculos que se dio en el marco del URUPABOL que se inició casi en paralelo con las tratativas con Brasil. El 15

---

<sup>57</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/uruguay-brasil-acuerdos>

<sup>58</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/Comunicacion/comunicacionNoticias/mujica-llego-brasil>

<sup>59</sup> <http://radiomontecarlo.com.uy/2015/03/11/mas/cuerpo-diplomatico/gobernador-de-rio-grande-do-sul-resalto-importancia-del-puerto-de-aguas-profundas/>

de agosto del 2010 durante la celebración del segundo año de mandato del presidente de Paraguay Fernando Lugo, se realizó la siguiente reunión del URUPABOL<sup>60</sup>. En esa instancia el Presidente uruguayo solicitó a sus pares, los presidentes de Paraguay Fernando Lugo y al Presidente de Bolivia Evo Morales, el apoyo para la realización del PAP. Lo que dio inicio a la estrategia de sumar a estos países al proceso del PAP, reafirmando la posibilidad de un uso plurinacional del puerto.

A modo de rememorar, el URUPABOL es un ámbito de coordinación entre estos tres países conformado el 25 de abril de 1963 y actualmente con sede en Asunción, Paraguay. El objetivo de su conformación fue alcanzar posiciones comunes en la representación de estos países en el Directorio del Banco Interamericano de Desarrollo o en otros organismos internacionales de carácter financiero. Desde lo declarado, este ámbito busca generar mecanismos para incrementar el intercambio comercial, cultural, artístico y científico entre Uruguay, Paraguay y Bolivia. En lo que respecta a lo comercial apunta a armonizar las legislaciones sobre navegación, proponer el mejoramiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, áreas y de telecomunicaciones, estudiar proyectos y realizar otras acciones de interés común.

El antecedente del despertar del URUPABOL se generó sobre las cenizas de lo que fue la propuesta del Gran Gasoducto del Sur<sup>61</sup> del año 2006, en el marco de acciones que buscaban impulsar la integración energética al interior del URUPABOL. En esa instancia se buscó la posibilidad de construir un gasoducto desde Bolivia pasando por Paraguay, Brasil y llegara a Uruguay. Propuesta que no avanzó más allá de algunas revisiones por las principales partes interesadas<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> En esa fecha su vez se realizaba el IV Foro Social de las Américas, al cual asistieron los Presidentes de Uruguay y Bolivia realizaron discursos que a grandes rasgos resaltaban el espíritu latinoamericanista, la necesidad de la independencia económica y cultural, y la necesidad de la movilización en los marcos democráticos. En definitiva se vivía un fuerte momento de exaltación del sentido latinoamericano sobre lo nacional, y el reforzamiento de los lazos como forma de lograr una mayor autonomía.

<sup>61</sup> Este fue un mega proyecto que se inicia el 9 de diciembre de 2005, durante la XXIX Cumbre del Mercosur celebrada en Montevideo. En ella los gobiernos de Argentina, Brasil y Venezuela acordaron un Memorando de Entendimiento en Materia de Interconexión Gasífera. El 19 de enero de 2006, los presidentes de los tres países, Néstor Kirchner, Luiz Inácio Lula da Silva y Hugo Chávez, reunidos en Brasilia, comunican el inicio del macroproyecto energético nombrado como "gran gasoducto del sur". Al siguiente año, en junio de 2007 se daba la primera señal de bajarse de este proyecto Brasil con las declaraciones del Presidente de Petrobras José Sergio Gabriell, indicando que pasarían entre 25 y 30 años antes de que el gasoducto estuviera en funcionamiento. Al siguiente mes le Presidente de Venezuela Hugo Chavez indicaba el congelamiento del proyecto.

<sup>62</sup> La posterior acción del URUPABOL fue una tibia reunión de Cancilleres el 5 de noviembre del 2008, desde donde se realizó una declaración conjunta. Recuperado de:  
<http://www.mree.gub.uy/frontend/page?1,inicio,ampliacion-actualidad,O,es,0,PAG;CONC;325;12;D;declaracion-de-los-cancilleres-de-urupabol;1;PAG;>

Seguidamente el nuevo impulso del despertar de este ámbito se da a partir del 2009, con una segunda visita del Presidente Tabaré Vázquez a la República del Paraguay. En gira iniciada el 13 de mayo de 2009 (con la respectiva comitiva oficial), entre reuniones con Ministros y equipos técnicos de ambos países, la donación de computadoras del Plan Ceibal a la Escuela José Gervasio Artigas de Asunción; también el Presidente Tabaré Vázquez manifestó la voluntad de relanzar el Grupo URUPABOL. En un 2009 en donde se empezaba a notar un desgaste en aspectos pragmáticos del Mercosur, como ámbito de negociación. El principal indicador de esta situación fue la falta de acuerdo para lograr una posición común para la cumbre del G20<sup>63</sup>, en un contexto de crisis económica global que tuvo como mojón de inicio la caída del banco estadounidense Lehman Brothers en 2008.

Esta instancia del URUPABOL fue seguida dos semanas después por una visita del presidente paraguayo a Uruguay (25 de ese mismo mes). A esto se sumaron reuniones y visitas a Bolivia que se fueron dando ese año, teniendo como principal momento la visita oficial a Uruguay del Presidente de Bolivia en julio de ese año<sup>64</sup>. Durante este período del URUPABOL se llegó a manejar la posibilidad de unir a Chile<sup>65</sup>, con el argumento de que ese ámbito era un camino para ampliar el peso de los dos países más pequeños dentro del Mercosur. También podría indicar la búsqueda de estos países de generar espacios paralelos o auxiliares de coordinación.

Si se considera que los antecedentes de integración trabajados en la región, se han basado en al menos uno de dos grandes líneas de trabajo; o aranceles comunes y aperturas regionales económicas o interconexiones de infraestructuras. Se puede afirmar que de la base de estas acciones tomaban la segunda línea de trabajo, específicamente bajo la idea de la “integración energética”. El puntapié inicial de Uruguay con Bolivia en esa línea se dio cuando se analizó la factibilidad de construir un gasoducto que uniera a ambos países. Una propuesta abordada desde Uruguay entre el 2007 y el 2008, liderada por el Ministro de Industria y Energía, Daniel Martínez que fue enmarcada en los objetivos del Plan Estratégico del 2030. Dentro de ese plan, los objetivos intermedios fijados en el 2015 apuntaban a la diversificación de la matriz energética como forma de asegurar la soberanía energética del país (certeza de suministro en cantidad y calidad de las opciones energéticas). Esta propuesta de integración energética manejó dos opciones, el gasoducto

---

<sup>63</sup> <http://en.mercopress.com/2009/02/24/mercosur-members-can-t-agree-on-consensus-for-g20>

<sup>64</sup> [http://archivo.presidencia.gub.uy/\\_web/noticias/2009/07/2009071309.htm](http://archivo.presidencia.gub.uy/_web/noticias/2009/07/2009071309.htm)

<sup>65</sup> [http://archivo.presidencia.gub.uy/\\_web/noticias/2008/05/2008052204.htm](http://archivo.presidencia.gub.uy/_web/noticias/2008/05/2008052204.htm)

o la planta regasificadora<sup>66</sup>. En lo que respecta al gasoducto ya se manejaban algunos números, estimando un monto no inferior a los 3 mil millones de dólares. Embarcados en ese objetivo se realizaron una serie de reuniones en La Paz y Montevideo (además de videoconferencias). Indicando los comunicados de ese momento que se trataba un trabajo bilateral enmarcado en el Grupo URUPABOL.

En base a estos antecedentes, se reafirmó la orientación en la reunión celebrada en agosto del 2010 con el nuevo gobierno uruguayo encabezado por Mujica. Para Uruguay era una oportunidad de presentar el tema del PAP y asegurar socios en lo que implicaba la funcionalidad del puerto. En esas tratativas el Gobierno Uruguayo ofrecía la posibilidad de que Bolivia tuviera una parte del territorio en torno al futuro puerto de aguas profundas. Esto a cambio de asegurarse la exportación de gas boliviano a través del megagasoducto que pasaría por los tres países<sup>67</sup>. Aspecto que nuevamente generaba una lógica extractivista como sustento material para componer una lógica regional a un proyecto de infraestructura nacional. Sobre el cual se realizaba un discurso que indicaba como justificación, que esta obra potenciaría la integración. Un criterio que se mantenía en mayor grado en discursos que en acuerdos, y a su vez en un uso de la integración como sinónimo de interconexión regional.

El URUPABOL resurgía en el contexto de un 2010 en donde por un lado se daban las elecciones generales de Brasil teniendo como clara ganadora<sup>68</sup> a la candidata a Dilma Rouseff. Por otro lado se estaba viviendo una crisis en el suministro del gas de Bolivia a Brasil y Argentina, llegando a realizarse algunos cortes de suministro al público en Argentina<sup>69</sup>.

La siguiente reunión de estos tres países se realizó en Uruguay el 21 de octubre 2010 con los Coordinadores del URUPABOL<sup>70</sup>. El planteo central de la reunión se basó en avanzar en la concreción del megagasoducto desde Bolivia a Uruguay pasando por

---

<sup>66</sup> [http://archivo.presidencia.gub.uy/\\_web/noticias/2009/07/2009072701.htm](http://archivo.presidencia.gub.uy/_web/noticias/2009/07/2009072701.htm)

<sup>67</sup> A su vez se expresó el interés común de invertir en la construcción de barcazas para el transporte por el corredor del Paraná.

<sup>68</sup> Entre las proyecciones de voto se presentaba que Dilma tendría un 46% de los votos frente a sus dos competidores, José Serra (PSDB) con una proyección de un 28% y Marina Silva (PV) con un 14%. En algunos casos asignándole una intención de voto a Dilma del 52%. Finalmente obtuvo un 46,91% y en la segunda vuelta un 56,05%.

<sup>69</sup> <http://www.voltairenet.org/article165900.html>.

<sup>70</sup> Participaron los Vicecancilleres de la República Oriental del Uruguay Dr. Roberto Conde Carreras; de la República del Paraguay Embajador Jorge Lara Castro y en representación del Estado Plurinacional de Bolivia el señor Salvador Ric Riera, quién fuera en ese momento Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en Uruguay, en el marco del mecanismo URUPABOL. Recuperado de: <http://www.mrree.gub.uy/frontend/page?1,inicio,ampliacion-actualidad,O,es,0,PAG;CONC;1009;4;D;reunion-de-coordinadores-de-urupabol-6102;2;PAG;>

Paraguay, a lo que se acordó realizar un llamado para la realización de un estudio de factibilidad<sup>71</sup>. A esto se añadió el apoyo resuelto del Grupo para gestionar el financiamiento a través del IIRSA para un estudio de factibilidad del PAP, propuesta que si bien tuvo el consenso de los países socios, no arrojó mayores resultados. Un detalle contextual es el hecho de que cuando se iniciaba el estudio de factibilidad para la interconexión gasífera de Bolivia, Paraguay y Uruguay a través de la hidrovía, en paralelo Uruguay avanzaba en la construcción de una regasificadora en Puntas de Sayago. Hecho que pone en cuestión, en el caso que se avanzara en un PAP, como éste se vincularía a las exportaciones de gas. Una interrogante que desde las entrevistas a los actores de la CIPAP tampoco es del todo explicada. Por su parte el estudio de factibilidad del PAP a través del IIRSA impulsado desde este espacio nunca se concretó. En el caso que se hubiera concretado, es de estimarse que la incorporación del PAP al IIRSA hubiera estado vinculado al eje de la hidrovía y no al eje Mercosur-Chile como fue incorporado.

A esta reunión de octubre le siguió la firma de la declaración conjunta realizada por los presidentes Mujica, Lugo y Morales el 7 de diciembre de 2010, en donde se reafirmó la voluntad política para el intercambio energético<sup>72</sup>. Este acto se realizó en Foz de Iguazú, en una suerte de cumbre de URUPABOL, con la particularidad de haberse hecho en territorio brasileño. Esta acción tenía el carácter de ser una reafirmación política a la acción técnica del llamado para el estudio de factibilidad para el gasoducto. El cual fue financiado por un fondo no retornable perteneciente al Programa CAF de Energía Sostenible. Dicho llamado se concretó en diciembre del 2011, siendo asignado en febrero del 2012 y llegando al 2013 con una solicitud de extensión de plazo para la entrega del trabajo por parte del Consorcio ganador<sup>73</sup>. Un trabajo del que no hay información de cómo

---

<sup>71</sup> Este fue financiado por la CAF con un fondo no retornable procedente del Programa CAF de Energía Sostenible. Siendo en diciembre del 2011 cuando se lanzó conjuntamente por el Ministerio de Hidrocarburos y Energía de Bolivia; el Viceministerio de Minas y Energía de Paraguay; y el Ministerio de Industria, Energía y Minería de Uruguay este llamado. Los postulantes presentaron sus ofertas en el CAF –banco de desarrollo de América Latina- recibiendo un total de seis propuestas. El trabajo fue adjudicado en febrero del 2012 al consorcio conformado por las empresas Tractebel Engineering (TE) y Energy Consulting Services (ECS), siendo esta última el receptor de la adjudicación. Una empresa con su sede en Nueva York, especializada en estudios en mercado de energía de América Latina, en particular el mercado del gas natural y el mercado del carbón. El plazo de trabajo era de seis meses con un costo de USD 300 mil, pero a marzo del 2013 no estaba concluido (dado que se autoriza una prórroga a la empresa en esa fecha) y al momento no es posible tener información si efectivamente culminó. Siendo la última un anuncio que en abril del 2013 estaría concluido el estudio.

<sup>72</sup> <http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/12/2010121713.htm>

<sup>73</sup> El trabajo fue adjudicado en febrero del 2012 al consorcio conformado por las empresas Tractebel Engineering (TE) y Energy Consulting Services (ECS), siendo esta última el receptor de la adjudicación. Una empresa con su sede en Nueva York, especializada en estudios en mercado de energía de América Latina, en particular el mercado del gas natural y el mercado del carbón. El plazo de trabajo era de seis meses con un costo de USD 300 mil, pero a marzo del 2013 no estaba concluido (dado que se autoriza

culminó. De todos modos existía un estudio de prefactibilidad culminado en el 2010, el cual determinaba dos posibles vías: un gasoducto hasta Puerto Cáceres o un gasoducto hasta Asunción y desde allí utilizar la hidrovía Paraguay-Paraná para salir al Río de la Plata vía Puerto Nueva Palmira<sup>74</sup>. En un escenario ficticio en el que se hubieran concretado esta interconexión del gasoducto con Nueva Palmira y a su vez el PAP. Ese escenario le exigiría al gobierno nacional sortear los aspectos ingenieriles económicos para llevarlo a las costas de Rocha. De todos modos desde las entrevistas realizadas y desde los documentos de la CIPAP, al parecer la información de este estudio o el que desarrollaba el Consorcio Tractebel Engineering (TE) y Energy Consulting Services (ECS) (ganadores y ejecutante por fondos CAF), no fue utilizado.

En las declaraciones públicas<sup>75</sup> los tres mandatarios remarcaban la necesidad de que los países más pequeños se asociaron con el objetivo de compartir recursos naturales<sup>76</sup> y mejorar así la competitividad de cada uno. En esta declaración el Presidente de Paraguay añadió que tanto Bolivia como Paraguay anhelaban una asociación con un país costero como Uruguay para así tener salida al océano<sup>77</sup>. En su declaración también indicaba que la producción de gas boliviano e hidroeléctrica paraguaya servirá a Uruguay, lo que en conjunto incrementaría la producción de los tres países. Ambos enunciados indicaban por un lado el reforzamiento discursivo de la idea de integración energética y por otro recordaba lo pactado sobre el anhelado terreno destinado a Paraguay y a Bolivia en las costas de Rocha, pero sin vincularlo a la necesidad del PAP.

Pese a los esfuerzos de Uruguay aún no había un impulso común hacia el PAP, lo que se expresa en mejor grado por el hecho de no tener un documento firmado sobre aspectos operativos del tema. A esto le siguió una reunión realizada el 14 de mayo de 2011<sup>78</sup> en Asunción, Paraguay. Los temas centrales se vincularon a tres aspectos: la concreción de la venta de energía eléctrica de origen hidroeléctrico paraguayo a Uruguay, con paso por la República Argentina (lo cual estaba siendo un limitante). En segundo lugar el recordatorio de Bolivia para la habilitación de un predio de Bolivia en la zona

---

una prórroga a la empresa en esa fecha) y al momento no es posible tener información si efectivamente culminó. Siendo la última información un anuncio de que en abril del 2013 estaría concluido el estudio.

<sup>74</sup> A su vez la estimación para la construcción gasoducto era tremendamente optimista, se esperaba que en un lapso de dos años y medio para que estuviera en funcionamiento.

<sup>75</sup> <http://www.uypress.net/auc.aspx?11131>

<sup>76</sup> Mujica Agregó que los recursos naturales deben ser compartidos culminando con una visión solamente nacionalista y abriendo el campo a una visión de carácter regional.

<sup>77</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/jefes-estado-bolivia-paraguay-uruguay-reunieron-marco-urupabol>

<sup>78</sup> <http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2011/05/2011051408.htm>

franca en donde se tendría previsto una planta de procesamiento de ración (algo asignado hace varios años por Uruguay). Por último, la posibilidad de que una empresa paraguaya construyera barcazas en un astillero de Uruguay. En esta declaración nuevamente quedaba en total ausencia cualquier referencia al PAP.

Luego de esta acción del 2011 no se realizaron nuevas reuniones del URUPABOL, principalmente a causa de la crisis política<sup>79</sup> en Paraguay. Una crisis que tuvo como cúspide la suspensión de Paraguay del Mercosur el 29 de junio del 2012 levantada el 15 agosto del 2013 con la asunción del nuevo gobierno paraguayo. Dos meses después, el 25 de octubre, el presidente de Paraguay Horacio Cartés realizaba una visita a Uruguay, instancia que básicamente tenía el objetivo de recomponer las relaciones. De esa visita se realizó una declaración conjunta en la cual se señalaba que “El Presidente Cartés saludó la decisión del Gobierno del Uruguay de construir un Puerto de Aguas Profundas en el Océano Atlántico y remarcó la importancia de este emprendimiento para el acceso a vías marítimas que favorecerán el comercio internacional del Paraguay. En este sentido, ambos mandatarios coincidieron en la necesidad de buscar mecanismos para asociar a Paraguay a dicho proyecto.”<sup>80</sup>. Seguido a esto el 18 y 19 de diciembre 2013 viajaron a Asunción del Paraguay el Ministro Pintado y el presidente de la ANP Alberto Díaz y operadores privados de puertos (entre ellos Montecon y TCP). En esa instancia se mantuvieron reuniones con autoridades y armadores paraguayos. La delegación uruguaya entregó propuestas para incentivar el uso del puerto de Montevideo para la salida de productos paraguayos. Según el gobierno indicó a la prensa, Uruguay ofreció la utilización inmediata de los puertos de Montevideo y Nueva Palmira, “y en el mediano plazo, el de aguas profundas en Rocha”<sup>81</sup>. Esta declaración fue acompañada de una del Ministro Pintado que mencionó la posibilidad de reflotar el acuerdo de URUPABOL. El punto es que en ese momento ya estaba lanzada la consultoría sobre el gasoducto, la cual no daba señales de culminarse en los plazos estipulados y tampoco se la vinculaba al trabajo de la CIPAP. Claramente el trabajo de la consultoría se relaciona a un esfuerzo

---

<sup>79</sup> Luego de la destitución de Fernando Lugo el 22 de junio del 2012 pasando a la presidencia el vice presidente Luis Fernando Franco, se convoca a nuevas elecciones, el nuevo presidente Horacio Manuel Cartés Jara asumía la presidencia el 15 de agosto de 2013, en unas elecciones en donde participó el 62,6% de los votantes (estando dentro de los márgenes históricos de participación) y era elegido con un 45,26%. El candidato del partido Frente Guasú, al cual pertenecía Fernando Lugo quedó en cuarto lugar con un total de 3,96% de los votos.

<sup>80</sup> <http://www.flasco.org/BD/comunicado-conjunto-presidentes-rep-blica-del-uruguay-y-paraguay>.

A su vez en dicho comunicado se hace referencia a las alianzas ya trazadas en la logística para el comercio, vinculada a la concesión de los depósitos francos de Montevideo y Nueva Palmira.

<sup>81</sup> <http://www.republica.com.uy/salida-oceanica/414319/>

específico reforzar el eje IIRSA de la Hidrovía Paraguay-Paraná con el gasoducto. La ausencia de un vínculo del trabajo entre esta consultoría y la CIPAP, así como la ausencia de un trabajo entre la Comisión y los armadores operadores logísticos de la hidrovía. En conjunto, resaltan la hipótesis de que las acciones del gobierno y las llevadas adelante sobre los ejes IIRSA estuvieron deslindadas.

Un siguiente hecho generado en el marco del URUPABOL se produce el 27 de febrero del 2014 con la visita del Ministro de Relaciones Exteriores Luis Almagro a la República del Paraguay. En ella se realizó un encuentro con el Ministro de Relaciones Exteriores de Paraguay Eladio Loizaga, con el Ministro de Transporte Ramón Giménez Gaona, el Ministro de Industria y Comercio Gustavo Leite y el Ministro de Hacienda Germán Rojas. En esa ocasión se añadió un encuentro con empresarios paraguayos organizado por la Embajada de Uruguay en Asunción y la Cámara de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (CAFYM). Este suceso se podría interpretar como una señal de añadir funcionalidad al PAP, y por consiguiente darle participación a potenciales socios. Pero el gobierno aún no tenía un proyecto o anteproyecto respectivo a la construcción del PAP. A su vez, el hecho de que no haya participado ningún integrante la CIPAP en esta reunión y por expresiones de los entrevistados que valoran como descoordinada esta acción. Todo ello indica un cúmulo de inconvenientes que en conjunto se expresan en la dificultad para concretar acuerdos a favor de conformar una cadena de valor del pretendido puerto oceánico. Un proyecto que en esas instancias de trabajo aún no tenía un financiamiento asegurado.

Desde la órbita pública avanzaban acuerdos y comunicados conjuntos que expresaban la voluntad de avanzar sobre el proyecto. Esta gira se cerró con la firma de un memorando de entendimiento sobre Puerto de Aguas Profundas entre ambos países (a su vez se acordaron aspectos sobre otros 5 puntos)<sup>82</sup>. En este documento, nuevamente se expresa el interés de Paraguay en participar en el desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Rocha.

En lo que respecta al ámbito pleno del URUPABOL, la siguiente reunión se realizó cinco meses después el 15 de agosto de 2014 en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Uruguay. En esa instancia se reunieron los Coordinadores<sup>83</sup> del mecanismo,

---

<sup>82</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/almagro-paraguay>

<sup>83</sup> Encabezadas por el subsecretario de Relaciones Exteriores, embajador Luis Porto, el embajador del Estado Plurinacional de Bolivia, Benjamín Blanco Ferri, y el embajador de la República del Paraguay, Luis Enrique Chase Plate.

con la presencia en la delegación Uruguaya del subsecretario de Transporte y Obras Públicas Pablo Genta, el presidente de la Administración Nacional de Puertos, Alberto Díaz y el director nacional de Energía, Ramón Méndez<sup>84</sup>. En esta instancia básicamente se reafirmó la vigencia jurídica y política de URUPABOL frente al nuevo escenario político de Paraguay y se realizó un repaso de la agenda trilateral. Si bien se acordaron algunos nuevos puntos vinculados a acciones específicas de agenda<sup>85</sup>, no se realizaron declaraciones sobre aspectos vinculados al Puerto de Aguas Profundas. Los puntos que surgieron vinculados a puertos fueron los planteos por parte de Paraguay y Bolivia sobre los depósitos francos de estos países en los puertos de Montevideo y Nueva Palmira. Lo que en definitiva indicaba el declive de este espacio para efectivizar acciones, o más que nada comunicar o plantear aspectos vinculados al PAP.

En lo que concierne a acuerdos o acciones con referencia al PAP entre este conjunto de actores, lo que le siguió fue el 26 de noviembre 2014 cuando el embajador uruguayo en Bolivia anunciaba que Uruguay y Bolivia suscribirían un acuerdo concretando el ofrecimiento realizado a Bolivia de una salida al Atlántico por el puerto de Rocha. En este caso Bolivia siguió los pasos de Paraguay con quién Uruguay ya había firmado un convenio vinculado al futuro PAP. En Montevideo el 26 de febrero de 2015, unos días previos a asumir el nuevo gobierno, el Presidente boliviano Evo Morales y el Presidente Mujica firmaron un memorándum de entendimiento para que Bolivia acceda a parte del puerto de aguas profundas.

Este conjunto de acciones permite observar cómo centralmente la estrategia adoptada por el gobierno para concretar el puerto de aguas profundas implicó componer un discurso que resalta la importancia regional de un proyecto nacional de infraestructura. Un argumento y un conjunto de acuerdos que buscaron aunar intereses principalmente

---

<sup>84</sup> <http://www.mrree.gub.uy/frontend/page?1,inicio,ampliacion-actualidad,O,es,0,PAG;CONC;128;2;D;-26998;3;PAG;>

<sup>85</sup> Entre los puntos abordados se anunció avanzar en la cuestión del intercambio energético (añadiendo la necesidad de coordinar posiciones dentro Consejo Energético de la UNASUR), la cuestión de los depósitos francos de Paraguay y Bolivia en los puertos de Montevideo y Nueva Palmira, la firma de Memorándum de Entendimiento entre Uruguay y Bolivia, para identificar las facilidades y condiciones de participación en el futuro Puerto de Aguas Profundas de Rocha. Haciendo referencia al firmado entre Uruguay y Paraguay. Se señalaron la necesidad de convocar a XLIII Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, destacando la necesidad de velar por el cumplimiento y disposiciones del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná – Paraguay, la coordinación para la participación de la próxima Expo-ALADI (señalando la conveniencia de convinieron coordinar un encuentro entre los gobiernos, empresarios y trabajadores de Uruguay, Bolivia y Paraguay) y la creación de una Comisión Trilateral de Comercio, Cooperación e Inversiones Conjuntas que celebraría su primera reunión durante el mes de setiembre de ese año, a fin de preparar la próxima reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de URUPABOL.

vinculados a la salida al mar de Paraguay y Bolivia con la intención de Uruguay de concretar el PAP. Este aspecto permitió lograr el apoyo a Uruguay para impulsar acciones que no guardaron relación con acciones que efectivizaran al PAP. Si bien abordaba aspectos de la interconexión logística regional, el PAP gradualmente perdía la escueta centralidad que lograba. También se puede señalar que en lo que respecta a firmas de acuerdos de Uruguay en el ámbito del URUPABOL y con Brasil, hubo mayores concreciones en el primero. En las relaciones de ambos espacios de negociación, en declaraciones y acuerdos la cuestión de la integración era ampliamente resaltada. Pero no era acompañada de decisiones que concretaran tanto la implementación del puerto como la consolidación de cadenas logísticas para su uso. En definitiva tanto el argumento de Uruguay como polo regional logístico y el de la integración, fueron elementos simbólicos para consolidar socios en torno al proyecto. Elementos simbólicos que en conjunto no alcanzaron para conformar un vínculo entre lo público y lo privado para conformar acuerdos que dieran mayor viabilidad de financiamiento del proyecto. En lo que respecta a la estrategia de interconexión de infraestructuras regionales, esta se basó en la pauta del gobierno de liderar un proceso buscando asegurar financiamiento y cargas, donde éstas últimas solventaban o auspiciaban un modelo extractivista del continente. Los acuerdos generados no iban en línea con objetivos que mejoraran la situación de Uruguay en los corredores del IIRSA-COSIPLAN. Lo que en definitiva no contribuía a evitar el aislamiento de Uruguay de esos corredores o mejorar su situación actual y creaba una lógica de corredores paralelos.

El conjunto de sucesos descriptos indican que las relaciones con otros países en el proceso del PAP tuvo más de un núcleo, por un lado Brasil trabajado principalmente por la CIPAP y el URUPABOL trabajado principalmente por el Ministerio de Relaciones Exteriores. A su vez indican que entre ambos no se realizaban suficientes instancias de coordinación. Simultáneamente, el hecho de que Uruguay hubiera generado mayores avances desde el URUPAOL que en el Mercosur, indica que en la estrategia de Uruguay no se centró en este último espacio. La estrategia adoptada para concretar el PAP como un ‘proyecto de integración regional’ no encontró los caminos para generar acuerdos regionales desde el MERCOSUR en torno al proyecto más allá de los intentos vinculados al FOCEM y la proclamación realizada en el Parlasur al final de ese proceso.

### 5.1.2.3 Lo extraregional.

Un tercer espacio abordado para lograr apoyos en la concreción del puerto fue en lo extraregional. El primer movimiento se dio el 30 de marzo de 2011 con la visita oficial encabezada por el presidente de la CND Ec. Luis Porto y otras autoridades a Rusia. En esa reunión se presentó la Cartera de Proyectos del país, que en la sección infraestructura de transporte hacía referencia a tres grandes proyectos; Red vial, Red ferroviaria y Puerto de aguas profundas. Acciones que podrían indicar la intención del gobierno de abrir una serie de frentes que le permitieran avanzar hacia la concreción del PAP. Se debe recordar que por este momento aún no estaba creada la CIPAP. Los antecedentes que se tenían en relación al PAP procedían del gobierno anterior que lo vinculaba a una construcción en La Paloma. Un proyecto que estaba siendo descartado por los hechos desde el nuevo gobierno. A su vez estaban sobre la mesa los proyectos presentados por un lado de Aratirí y por otro lado CODIN. Más allá del anuncio de los temas abordados en esa gira, por ese 2011 no se generaron otros anuncios o acuerdos con Rusia en relación al PAP.

A modo de contraste, el 28 de julio 2011 al cierre del foro “Singapur-Uruguay” con una mesa redonda entre autoridades del Gobierno, legisladores y empresarios, se presentó una serie de proyectos con foco en las potencialidades de nuestro país en el escenario logístico. En las presentaciones se señalaba la idea de consolidar el “Uruguay logístico” hacia el 2030 lo que se enmarcaba en el Plan Estratégico de Transporte, Logística e Infraestructura 2030. La Mesa redonda estaba integrada por el Ministro de Transporte y Obras Públicas Enrique Pintado, el Ministro de Industria Energía y Minería Roberto Kreimerman, el Senador del Partido Colorado Ope Pasquet, el representante del Partido Nacional Álvaro Delgado, el Prosecretario de Presidencia de la República Diego Cánepa, el Director Nacional de Aduanas Enrique Canon y el representante de la Universidad Católica Gonzalo Oleggini. Entre los audios<sup>86</sup> de ese encuentro (más allá del paralelismo que se buscaba hacer con Singapur) que abordan lo prospectivo en infraestructuras, se resalta la indicación del trabajo del gobierno en un Plan estratégico para dejar instalado un centro logístico regional. En la descripción del PAP no se lo vincula al marco de la construcción del centro logístico. Lo que podría indicar que en esos momentos el puerto de aguas profundas no estaba del todo inscripto en el Uruguay Logístico pensado al 2030. También puede indicar que la idea de este puerto aún no estaba incorporada con el mismo grado en el conjunto del ejecutivo, dado que se venía

---

<sup>86</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/sala-de-medios/videos/mesa-uruguay-singapur>

trabajando en acciones a nivel regional (Brasil y URUPABOL) para lograr apoyos hacia el proyecto.

Entre la serie de giras del gobierno que promovía la cartera de oportunidades de inversión, entre el 15 y el 18 de noviembre 2011 el Presidente realiza una visita oficial a México. En el Power Point disponible en Uruguay XXI de la presentación realizada en una de las reuniones mantenidas, se presenta al país como puerta de entrada al Cono Sur. En la sección “Oportunidades de inversión y negocios” como tercer subpunto está: “Carreteras, trenes y puerto de aguas profundas”. Estas reuniones no generaron resultados que ameritaran seguimiento.

En el camino de alcanzar socios para el puerto, dos meses después en febrero de 2012, el Ministro de Industria, Energía y Minería, Roberto Kreimerman, mantuvo encuentros con representantes de empresas españolas y con la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) como parte de su gira por el país (Madrid). Según se relevó en distintas fuentes de prensa<sup>87</sup> y en base al comunicado de Presidencia, el foco del trabajo estuvo en la posibilidad de atraer inversiones para el ferrocarril y el PAP. Ya en noviembre del 2010 el Presidente de la República visitó a España acompañado de una delegación que tenía como único Ministro a Kreimerman. En aquella instancia lo central estuvo en la promoción de proyectos del sector energético para atraer inversores. En aquel contexto las empresas españolas estaban buscando nuevos mercados para hacer frente a la crisis económica que se vivía en Europa. El foco era atraer interesados para futuras licitaciones en la construcción de una planta regasificadora, para la generación eólica y mediante biomasa<sup>88</sup>. A su vez estaba el intento del grupo mayoritariamente español Compañía Oriental de Desarrollo e Inversiones (CODIN; grupo de capitales españoles, portugueses, rusos, griegos y franceses; con financiamiento de bancos israelíes) para lograr el aval del gobierno uruguayo para avanzar en su proyecto de PAP. El máximo responsable de ese consorcio quien a su vez estaba al frente de la Cámara de Comercio España-Israel en Galicia, se reunía con Mujica en Uruguay en julio de ese año. Pero en esta visita realizada en febrero a España, según se desprende de las entrevistas no surgió una reunión con representantes de este grupo. Situación que sugiere que este proyecto no estaba del todo en la agenda del gobierno como una propuesta factible a aprobar o abordar.

---

<sup>87</sup>[http://www.adau.com.uy/innovaportal/v/9022/1/innova.front/empresas\\_ibericas\\_quieren\\_invertir\\_en\\_uruguay\\_en\\_paneles\\_solares\\_ferrocarril\\_y\\_puertos.html](http://www.adau.com.uy/innovaportal/v/9022/1/innova.front/empresas_ibericas_quieren_invertir_en_uruguay_en_paneles_solares_ferrocarril_y_puertos.html)

<sup>88</sup> A su vez en la cuestión de la matriz energética se incluía los aspectos vinculados a ALUR.

La siguiente acción en la península ibérica se realizó el 15 de abril de 2013, con la firma de un Memorandum de Entendimiento de Cooperación Técnica<sup>89</sup> entre Puertos del Estado, la Corporación Nacional para el Desarrollo de Uruguay, en colaboración con INECO (Ingeniería y Economía del Transporte). Según ese acuerdo, Puertos del Estado e INECO deberían hacer un informe de base sobre la demanda y tráfico, flota, puertos competidores, estudio previo medioambiental, alternativas de emplazamientos, estudios de prefactibilidad, campañas de campo, anteproyecto y proyecto técnico, apoyo en la licitación y supervisión de los proyectos presentados en relación al PAP. Para la celebración de este acuerdo se creó un Comité de Alto Nivel Hispano-Uruguayo compuesto por cinco miembros. La firma de este acuerdo era un gran avance, dado que si bien se estaba teniendo la asistencia técnica de Brasil en algunos aspectos, no se había firmado un acuerdo de cooperación técnica con ese país sobre esta temática específica. Pero por la vía de los hechos, la asistencia técnica de Brasil<sup>90</sup> tuvo una mayor presencia que la asistencia de España, (en particular si vemos que en la página de INCO, y en varios medios de prensa, la referencia al acuerdo se refiere al puerto de aguas profundas de La Paloma). Sin llegar a mayores avances que estos acuerdos firmados y anunciados, incluso sin dejar una huella en el Data Room realizado en agosto de ese año.

A partir del año 2012 ingresó al escenario el factor China como uno de los posibles socios para el puerto. Este escenario se empezó a concretar en la Feria Internacional del Comercio de Servicios en China (CIFTIS) realizada entre el 28 de mayo y el 1 de junio de ese año en Beijing. Específicamente el 31 mayo era día destinado a las presentaciones de Uruguay, el Director Ejecutivo de Uruguay XXI Roberto Villamil resaltó en su disertación el sistema ferroviario, las infraestructuras de carácter social y de vivienda, y el desarrollo de un puerto de aguas profundas. En el contexto doméstico, quedaba aprobada el Decreto que habilitaba la expropiación de terrenos y construcción del PAP, así como la Ley de participación pública-privada y se encontraba funcionando a pleno la Comisión Interinstitucional estando a un mes de entregar su informe sobre el puerto. A su vez se concluía la elaboración del Plan Estratégico de Transporte, Logística e Infraestructura 2030, aunque éste documento no parecía ser un aspecto relevante en la diagramación de los hechos. En el contexto regional se desarrolló el juicio político al

---

<sup>89</sup> <https://www.cnd.org.uy/index.php/sala-de-prensa/1198-convenio-de-colaboraci%C3%B3n-entre-cnd-y-puertos-del-estado-de-espa%C3%B1a>

<sup>90</sup> Entre las asesorías técnicas realizadas por Brasil al proyecto estuvo el de la Asociación Brasileña de Terminales Portuarias (ABTP).

Presidente de Paraguay (iniciado el 21 de junio), lo que afectó al URUPABOL como ámbito de trabajo hacia el PAP (con el grado de concreción que pudiera tener), y se inició el ciclo de la desaceleración económica de Brasil.

Las presentaciones y reuniones realizadas a finales de mayo generaron expectativas en el gobierno de lograr concretar el apoyo chino. A esto le siguió la visita el 8 de junio del Vicepresidente de China, Xi Jinping, ya considerado ampliamente como el futuro presidente de esa nación<sup>91</sup>. Si bien la visita respondía más que nada a un momento específico del juego geopolítico global de China, realizando una gira al conjunto del continente, de todos modos era una oportunidad para poder buscar sumar socios al PAP.

A unas semanas de esta visita le siguió la visita del Primer Ministro Chino Wen Jiabao (el 17 de junio), quién realizó una gira por cuatro países, Italia, Cuba, Chile (el cuarto país a ser visitado) y Uruguay. Bajo esta visita se concretaron las líneas de trabajo en tres áreas<sup>92</sup>, entre las cuales se incluía la realización de trabajos en el mediano y largo plazo vinculado al proyecto del puerto de aguas profundas. Seguidamente el gobierno uruguayo realizó una visita oficial a China entre el 1 y el 10 de noviembre<sup>93</sup> integrada por el director de la OPP, Gabriel Frugoni, el subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta, y el asesor presidencial y presidente de la CIPAP Pedro Buonomo. La Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) presentó a autoridades de China el cronograma previsto para el PAP, donde se indicaba que era considerado el emprendimiento fundamental de esa administración. Como resultado de la misión quedó establecido un programa de trabajo entre CIPAP y la CNDR (Comisión Nacional de Desarrollo y Reformas de China – National Development and Reform Commission)<sup>94</sup>

---

<sup>91</sup> <http://uy.china-embassy.org/esp/voxi Jinping/>

<sup>92</sup> En lo acordado en la visita del Primer Ministro Chino, se centraron en tres áreas: acuerdos comerciales, entre éstos se destaca que durante la visita del primer ministro se habilitaron ocho nuevas plantas frigoríficas para la exportación de carne a China. Incremento de exportaciones de carne, y un tercer punto vinculado a Cultura e infraestructura. En éste se señaló el interés del aporte de Uruguay en base a su experiencia en la realización e implementación del proyecto del Plan Ceibal, Uruguay, en lo que refiere a infraestructura, a mediano y largo plazo se coordinaría el proyecto del puerto de aguas profundas.

Recuperado de:

<http://www.mrree.gub.uy/frontend/visita-de-primer-ministro-chino-permitio-profundizar-relaciones-bilaterales-con-uruguay;2;PAG;>

<sup>93</sup> La visita de esa comitiva se daba en momentos cuando se realizaba el XVIII Congreso Nacional del Partido Comunista de China, la cual se realizó el 8 de noviembre. Esta reunión del máximo órgano del Partido Comunista de China se resolvió la sucesión de los máximos líderes para la segunda década del siglo XX. Se eligió a los miembros del Comité Central del Partido, su máximo órgano, el que a su vez eligió a los nueve miembros del Buró Político, de entre quienes a su vez conformó la Asamblea Popular Nacional la cual eligió a Xi Jinping como nuevo Presidente de la República en marzo de 2013.

<sup>94</sup> Acordado con el vicepresidente de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (CNDR) de China, Zhang Xiaoqiang.

para diseñar los mecanismos de participación de las empresas chinas en la concreción del Puerto de Aguas Profundas en la costa de Rocha. Acción que sugiere que estaban quedando parcialmente descartadas las propuestas presentadas al gobierno por los grupos económicos en los primeros meses de gestión. A su vez descartaba o dejaba en un escenario más complejo la participación de Brasil desde el BNDES, dado que este mecanismo de financiamiento está destinado a empresas brasileñas. A esto le acompañó la recepción de la comitiva de la Comisión Nacional de Fomento y Reforma de ese país, exponiéndoles los planes previstos del proceso licitatorio y de la obra. Además se presentó la propuesta del PAP ante la Cámara Internacional de Contratistas de China y la compañía CCCC (China Communications Construction Company), sin obtener acuerdos, convenios o compromisos de empresas en el proceso.

Seis meses después (entre el 25 y el 27 de mayo del 2013) el Presidente Uruguayo visitó China, en momentos en donde se realizaba la Feria Internacional de Comercio de Servicios de China- CIFTIS (en donde Uruguay contaba con un stand). En esa instancia se realizaron varias reuniones entre autoridades públicas de ambos países y una agenda que incluyó más de veinte empresas privadas, según indicaba la Secretaría de Comunicación de Presidencia. También se comunicaba que uno de los resultados de esta gira fue la concreción de la intención del Banco de Desarrollo Chino y de las empresas chinas CRCC (Railway Construction Corporation) y CRM (China Rare Metal Material) en participar en la primera etapa del proyecto del Puerto de Aguas Profundas<sup>95</sup>. A pesar de este anuncio, el hecho indica más que nada el carácter extractivista del puerto, el hecho es que este anuncio se realizó sin la firma de acuerdos o compromiso.

En paralelo durante la inauguración de la Feria de Servicios CIFTIS (el 27 de mayo), se realizaron varias reuniones entre empresarios chinos y uruguayos (la delegación uruguaya era de 25 empresarios). Si bien los grandes proyectos para canalizar inversiones promovidas por Uruguay continuaban en el eje del sistema ferroviario, infraestructura energética y el puerto de aguas profundas. En las reuniones empresariales en el eje del puerto de aguas profundas tenía poco margen de ser abordado desde la delegación empresarial uruguaya. Esto dado que la representatividad empresarial de este proyecto era menguada o inexistente, al tratarse de proyectos que eran liderados o impulsados únicamente por el Estado. Esta instancia de negociación culmina con el comunicado del compromiso entre la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas

---

<sup>95</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/Comunicacion/comunicacionNoticias/canepa-china>

Profundas (CIPAP) y la CNDR (Comisión Nacional de Desarrollo y Reformas de China – National Development and Reform Commission), pero sin dejarlo plasmado en algún acuerdo, memorándums, o algo que especificara lo acordado. Lo máximo alcanzado en este caso fue un programa de trabajo para la participación de las empresas Chinas en el PAP.

Al siguiente mes el 23 de junio del 2012 visitaba Uruguay el Primer Ministro Wen Jiabao<sup>96</sup>, a año y medio de la visita del entonces vicepresidente Xi Jinping. Desde el gobierno se señalaron dos aspectos que serían trabajados con el gobierno Chino; la participación en el puerto de aguas profundas y en ampliar la industria automotriz en Uruguay. En esa oportunidad se firmaron 5 convenios entre ambos países<sup>97</sup>, ninguno vinculado al PAP. En el comunicado de prensa se indicó el interés de China en participar tanto en la etapa de construcción como en el desarrollo del PAP.

Entre el conjunto de acuerdos registrados en la biblioteca de Cancillería, no existen acuerdos vinculados al PAP entre ambos países. Los acuerdos firmados sobre este tema fueron los ya señalados con Bolivia y Paraguay. El trabajo de la generación de acuerdos fue liderado por Cancillería, que venía marcado diferencias en la gestión del tema PAP por parte de la CIPAP. Según las entrevistas, existía una tensión entre la CIPAP y Cancillería la cual encontró respaldo en la ANP. Un organismo que había sido excluido del núcleo de trabajo permanente sobre el puerto de aguas profundas.

La gira del Presidente por la Feria de Servicios CIFTIS en China finalizaba el 27 de mayo de 2013. En la mañana del miércoles 29 el Presidente Mujica y la delegación que lo acompañaba inició la agenda oficial en Madrid con un evento con empresarios de varios países europeos (en prensa se indicaba con empresarios de toda Europa) en la Ciudad Financiera del Grupo Santander. En lo que respecta a obras el eje central estuvo en el triángulo ferrovías, energía y puerto de aguas profundas. Seguidamente el 2 de junio de 2013, se reunieron el Presidente Mujica en Galicia con la Confederación de Empresarios Gallegos, pero como indicaba anteriormente, sin reunirse con la Cámara de Comercio España-Israel en Galicia<sup>98</sup>, referente de la propuesta de PAP presentada al

---

<sup>96</sup> [http://www.uypress.net/uc\\_29690\\_1.html](http://www.uypress.net/uc_29690_1.html)

<sup>97</sup> <http://www.uypress.net/auc.aspx?29689,6>

<sup>98</sup> Una variable es poco probable que haya incidido, pero que probablemente haya sobrevolado la valoración de la Cámara de Comercio España-Israel en Galicia, es que ésta tiene como objetivo declarado, en particular desde su fundación Aurora, ser un puente para vincular a compañías israelíes con otras empresas en el mundo. Hecho que no es ajeno a un juego geopolítico global mucho más complejo, en donde Uruguay es una variable casi nula. En España la Cámara de Comercio España-Israel declaraba en el 2013 que estaba embarcada en un ambicioso plan de expansión territorial en su objetivo principal de lograr socios empresariales. Esto abriendo una red de delegaciones en diversos puntos del país para

gobierno desde su proyecto Aurora. Este grupo tres meses después retiraba su propuesta de PAP luego de varios intentos para lograr la anuencia gubernamental para su concreción.

En esta visita a España los representantes del gobierno visitaron el puerto de La Coruña, que era planteado como uno de los antecedentes que el presidente manejaba para el puerto de aguas profundas. En aquella oportunidad el presidente de Uruguay y el Presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo, firmaron un convenio de colaboración vinculado al sector el naval, energías renovables y construcción. Pero sin generarse un cronograma de trabajo sobre estos puntos o surgieran hechos sobre lo firmado.

En este juego de ir sumando potenciales interesados para el desarrollo del PAP, el 28 de mayo de 2013 autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) se reunieron con representantes de la empresa turca TUSKON (confederación de empresarios e industriales). Según se publicó en página de Presidencia, “El ministro (i) de Transporte, Pablo Genta, explicó que Turquía es un país que está buscando establecer lazos más fuertes con países de América Latina.”. En donde se indicó que esta empresa estaba en invertir en el PAP. Esta empresa surge desde la organización sindical de trabajadores de aquel país y posee lazos con el movimiento Gülen<sup>99</sup>. Está inserta en un gran número de negocios desde la ingeniería química a la construcción. De todos modos, más que el anuncio también de esta reunión no se concretó algún acuerdo específico en relación al PAP.

Frente a un año de varios compromisos y pocos acuerdos firmados, se comunicó en el Consejo de Ministros realizado el 3 de febrero 2014, que “Todo apunta que será la misma Aratirí a la que se autorice a tener un puerto propio de mínima infraestructura,

---

aprovechar oportunidades de negocio junto con socios locales. En este camino también impulsó la concreción de los vuelos directos entre Valencia y Tel Aviv. Cuestiones que en el marco de las acciones militares de Israel en Palestina, en donde es considerada por la ONU como una fuerza ocupante y recaen sobre ese país una lista de crímenes de guerra, llevaron a que fuera objeto de algunas acciones de protesta. Por ejemplo durante en el 2010 cuando Israel atacó a una flotilla humanitaria que se dirigía a Gaza, se realizó frente a la Cámara de Comercio España-Israel una manifestación. En ese contexto un seminario que iba a realizar el empresario uruguayo e subdirector da Cámara de Comercio e Industria España-Israel en Galicia Samuel Epstein, se suspendió por gestiones del movimiento Boicot, Desinversiones y Sanciones (BDS) a Israel, en el marco de las acciones protesta contra el ataque de Israel a Gaza.

<sup>99</sup> El movimiento de Gülen es un movimiento islámico turco que en principio estuvo ligado al partido de gobierno Turco Partido de la Justicia y el Desarrollo, pero que posteriormente fue definido como una organización terrorista. Siendo acusado de intentar infiltrarse en el Estado turco y derrocar al gobierno durante un intento de golpe fallido en 2016.

pero suficiente para sus intereses.”<sup>100</sup>. En ese mismo mes el 26 y 27 de febrero 2014 el entonces Ministro de Relaciones Exteriores Almagro realizó una nueva visita oficial a la República de Paraguay teniendo un encuentro con el Presidente Horacio Cartés. De dicha reunión se retomaba la intención de firmar un memorándum de entendimiento entre los dos países, “La República de Paraguay está interesada en el desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Rocha, lo cual se expresa en un memorando de entendimiento sobre el PAP, viéndose la hidrovía como un aspecto central del proyecto”. A su vez se realizó una segunda reunión con empresarios paraguayos organizado nuevamente por la Embajada de Uruguay en Asunción y la Cámara de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (CAFYM)<sup>101</sup>. Es necesario recordar que el año anterior la propuesta del PAP ingresaba al IIRSA-COSIPLAN, pero vinculado al eje Mercosur-Chile, lo cual es llamativa dado el hecho que el representante de Uruguay en el IIRSA era parte de la CIPAP.

Otro elemento que complejizó el campo de juego, fue el conflicto con Argentina sobre los puertos uruguayos y los canales del estuario del Río de la Plata. Este conflicto tuvo como cenit el 29 de octubre 2013 cuando se publicó la resolución argentina Disp.SSPVN 1108/13 del 25 de octubre del 2013 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Argentina que prohibió que las mercaderías de exportación de su país hicieran trasbordos en Uruguay. Situación que condujo a que el movimiento de cargas en el puerto de Montevideo tuviera una caída del 6,2 % frente al 2013, diferencia que podría haber sido mayor si no fuera por la rápida salida encontrada con las cargas paraguayas (INALOG, 2015).

Al siguiente año se sumó la resolución publicada el 30 de junio de 2014 N° 600/2014 del Ministerio del Interior y Transporte (Argentina), Secretaria de Asuntos Políticos de Argentina, la cual aprobaba el pliego de la licitación para la ejecución de la obra del nuevo Canal Punta Indio, remplazando al actual. Este canal tenía como objetivo generar un mejor acceso desde el Océano Atlántico a los puertos fluviales argentinos en el Río de la Plata, en el Río Paraná de las Palmas y en el Río Paraná Guazú. Esto también conllevaba a una mayor distancia entre este nuevo trazado y el puerto de Montevideo, lo que dejaba afuera todos los servicios prestados a las embarcaciones que aguardan en el

---

<sup>100</sup> <http://www.lr21.com.uy/politica/1156946-mujica-asegura-transparencia-de-megamineria-contrato-con-aratiri-va-a-ser-conocido-por-la-gente>

<sup>101</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/almagro-paraguay>

canal para atracar en el puerto<sup>102</sup>. A su vez lograba que los buques pudieran salir de los puertos argentinos a plena carga, evitando que completaran la carga en el puerto de Montevideo o Nueva Palmira. En ese año, el 8 de julio se realizó en Buenos Aires una reunión extraordinaria de la Comisión Administradora del Río de la Plata. En ella la delegación uruguaya presentó una protesta por la decisión unilateral argentina sobre el trazado de un nuevo canal de navegación. Conjunto de hechos que trazan una situación compleja para el sistema portuario del país y en a las relaciones bilaterales con Argentina.

El 9 de junio 2014, frente a este problemático escenario se realizó en Montevideo la XII Sesión Extraordinaria de la Asamblea del Parlamento del Mercosur (Parlasur). Un ámbito conformado legalmente el 9 de diciembre de 2005 pero que comenzó a funcionar el 7 de mayo de 2007. Durante los 4 años de tratativas por el PAP, el proyecto no había sido volcado en este ámbito. En esa instancia de junio de 2014, el presidente de la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas, Pedro Buonomo, y el subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta, presentaron los avances del proyecto del PAP.

La estrategia planteada desde el 2010 que apuntó a alcanzar el apoyo de Brasil para obtener recursos desde el FOCEM, tenía en esta instancia un reimpulso pero de forma ampliada. En esta presentación se informó que en aquel momento se estaba realizando el proyecto básico de ingeniería, y que se pretendía que en agosto de ese año se abriera el llamado a licitación a empresas constructoras. A su vez se señaló que una parte de la obra se haría con financiamientos público (construcción de escolleras y canales sobre los cuales los privados edificarían infraestructuras específicas) para lo que se procuraría obtener financiamiento desde el FOCEM.

En esa sesión plenaria del Parlamento del Mercosur (del 9 de junio), Mujica en su discurso<sup>103</sup> planteó una serie de elementos que hicieron el marco de ideas en torno al proyecto y establece los pilares de la percepción de lo regional manejado por el gobierno. Un discurso que indicaba que el puerto de aguas profundas permitiría reducir los costos de las exportaciones locales y de los países vecinos con destino al mercado asiático. A su vez resaltó la importancia de la integración de la matriz energética y de las vías de comunicación, siendo estos aspectos fundamentales para que América Latina pudiera incidir en la globalización. Concluyendo que el puerto debería ser parte del

---

<sup>102</sup> <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/230000-234999/231595/norma.ht>

<sup>103</sup> <https://www.presidencia.gub.uy/sala-de-medios/audios/audios-completos/completo-mujica-plenario-parlasur-puerto>

funcionamiento de la región “el puerto de aguas profundas no debe ser del Uruguay, sino de la región porque sería ridículo si se pensara a estatura de Uruguay, debe pensarse como parte del funcionamiento de la región”<sup>104</sup>. Lo que en definitiva remarca el conjunto de hechos ya señalados que refuerzan la idea de que el argumento de Uruguay como polo regional logístico y la cuestión de la integración fueron elementos simbólicos para consolidar estrategias de interconexión teniendo como base el auspicio de un modelo extractivista. Una estrategia que buscaba componer una serie de intereses regionales para impulsar esta obra de infraestructura nacional, en donde ganaba espacio lo plurinacional sin tener una base jurídica clara para este fin. Un juego social en donde el Estado era el impulsor del proyecto sin claros aliados del sector privado o la composición de un escenario propicio para la inversión privada. En este sentido gran parte del esfuerzo del gobierno en este proceso estuvo en buscar asegurarse el financiamiento, los constructores, socios en lo logístico y las cargas desde la relación con los gobiernos nacionales con los que se negociaba.

Este aspecto y la desvinculación de Brasil para abrir puertas para este proyecto es percibirle en las acciones aisladas de Uruguay en la VI Cumbre BRICS realizada el 15 de julio 2014 en Brasil. Contexto en donde se crea el Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS (NBD BRICS), antes conocido como el Banco de Desarrollo del BRICS. Institución que según indica desde su página tuvo un capital autorizado inicial de 100.000 millones de dólares y un capital inicial suscrito de 50.000 millones de dólares aportados de forma equitativa por los estados fundadores. Fondos que están destinados principalmente a proyectos de infraestructura. Al otro día de la creación de este fondo, en la Embajada Rusa en Brasilia en conferencia de prensa el Presidente Mujica con mapa en mano mostró al Presidente ruso Vladimir Putin dónde está Uruguay y su situación geográfica estratégica para el PAP e inversiones. Una respuesta a esa acción se dio con la misión oficial a Moscú realizada entre los días 30 de septiembre y 5 de octubre 2014. En ella se realizó una Presentación del Proyecto del "Puerto de Aguas profundas" dirigida a autoridades y empresarios rusos, y reuniones de Trabajo con el Vice Ministro de Relaciones Exteriores (Serguey Ryabkov), Vice Ministro de Desarrollo Económico (Alexey Lijachov), y el jefe del Servicio Federal para el Control Sanitario y Fitosanitario de la Federación de Rusia, Serguey Dankvert (lo que probablemente vincula el tema

---

<sup>104</sup> Originalmente en página de Presidencia 09/06/2014, Recuperado de <http://www.republica.com.uy/debe-ser-de-la-region/>

ganadero). En los días 3 y 4 de octubre el subsecretario de Relaciones Exteriores Luis Porto en el marco de estas reuniones bilaterales, mantuvo reuniones junto con una delegación uruguaya con autoridades de GAZPROM EP Internacional. Empresa que es la principal exportadora de gas a Europa a través de gasoductos. Pero de este encuentro no se generaron avances relevantes sobre el PAP. A esto se añade la conferencia realizada por el subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta y el embajador del Uruguay en Rusia, Aníbal Cabral, en la Cámara de Industria y Comercio de la Federación Rusa. Ésta se centró en la estrategia de atraer inversiones a nuestro país, incluyendo en su presentación un espacio para el proyecto del Puerto de Aguas Profundas. La conferencia fue dirigida a empresas vinculadas a proyectos de infraestructura, constructoras, operadores portuarios, empresas navieras y dueños de carga. En esta acción actuaron dos grupos de trabajo: uno de cooperación en materia económica y de innovación (que incluía aspectos de colaboración en áreas de zonas económicas especiales, de pequeñas y medianas empresas, infraestructura y transporte, telecomunicaciones, ciencia y tecnología, en materia energética, colaboración interbancaria y financiera y en actividades aduaneras) y otro en cooperación en el área agropecuaria, pesca y control sanitarios y fitosanitarios<sup>105</sup>. Lo que describe una lógica en la cual el Estado Uruguayo sin el acompañamiento de empresas nacionales o regionales en torno al PAP, buscaba sumar socios privados al proyecto.

A modo casi marginal, en la siguiente semana a esa serie de reuniones visitó a Uruguay el Presidente de la Asamblea Nacional de la República de Corea del Sur Chung Ui-hwa (el número dos del gobierno surcoreano). De la reunión se desprendió que Corea del Sur invertiría en un taller para reparar barcos en el puerto de aguas profundas, indicando que “las costas uruguayas, que están en el eje central entre Brasil y Argentina, nos parece bien, antes de poner una fábrica de barcos que lleva mucho tiempo, construir una base para la reparación de los navíos de la región”<sup>106</sup>. Instancia que como en otras no avanzó hacia acuerdos o acciones que lo efectivizaran.

Al final de ese período, el 18 de mayo del 2015 se firmó un acuerdo bilateral entre Brasil y China para la composición de un corredor logístico hacia el Pacífico vía Perú (vía ferrocarril entre el noreste de Brasil y las costas peruanas del Pacífico). El cual era

---

<sup>105</sup> <http://www.mrree.gub.uy/frontend/page?1,embajada-eeuu,ampliacion-embajada,O,es,0,PAG;CONP;442;5;P;mision-oficial-a-rusia;4;PAG;>

<sup>106</sup> <http://www.elpais.com.uy/informacion/corea-sur-expreso-interes-futuro.html>

pensado como un gran corredor de exportaciones brasileñas a China vía Pacífico. En el caso que se hubiera concretado el PAP, este acuerdo limitaría la factibilidad económica del puerto. A su vez este acuerdo firmado entre dos fuertes actores que el gobierno manejó como posibles socios para la inversión en la obra, podría incluir elementos que potencializara al PAP. En esa instancia firmaba en el Planalto 35 acuerdos comerciales y de cooperación mutua en 8 áreas que involucran US\$ 53 billones para 60 proyectos aproximadamente. Ninguno de ellos implicaba articulación alguna y/o complementación hacia la posible inversión del PAP en Uruguay. En este sentido se puede concluir que el vínculo con Brasil no logró ser una llave para la apertura de créditos regionales principalmente en el miramiento del FOCEM. Como tampoco una llave para auspiciar acuerdos extraregionales, principalmente en lo vinculado a China y el BRIC.

## **5.2 La conformación del marco jurídico y la CIPAP**

La conformación del marco jurídico se remite a tres grupos de hechos, por un lado lo concerniente a la habilitación y localización del ansiado puerto. Por otro lado lo referente a la creación de la CIPAP y aceptación de sus informes. En tercer lugar lo vinculado a las aprobaciones para la construcción del puerto presentado por Aratirí.

La Comisión interministerial tuvo un rol ordenador entre el conjunto de propuestas y variables manejadas en torno al puerto. A su vez buscó concentrar la capitanía de este proyecto al interior del Ejecutivo y las negociaciones para la concreción de inversiones regionales y extraregionales para el proyecto.

La Comisión surgió a finales del 2011 año en que el fervor sobre la idea de impulsar el puerto estaba a pleno desde el gobierno, inversores y algunas empresas. Si bien era una idea que venía siendo manejada por el gobierno desde que asumió en marzo del 2010. De todos modos fue favorecida por propuestas concretas para su construcción y por los antecedentes manejados en el gobierno anterior.

Previo a diciembre del 2011 cuando se creó la Comisión, se puede percibir una mayor desarticulación entre el conjunto de acciones por parte del Ejecutivo en las escalas doméstica, regional y extraregional para concretar el PAP. En la ausencia de la CIPAP, el pretendido Plan Estratégico de Logística del país se presentaba como el elemento orientador y ordenador del conjunto de actores, propuestas e implicancias territoriales y productivas. Pero este documento no lograba ser un elemento aglutinador de las miradas y por consiguiente de argumentos y acciones. Esta dispersión es posible apreciarla por

ejemplo cuando en abril del 2011 la Directora Nacional de Logística, Planificación e Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas Beatriz Tabacco, indicaba que el MTOP preparaba el Plan Estratégico para el desarrollo Logístico al 2030<sup>107</sup>. En esa instancia remarcaba que los principales proyectos se vincularían a la mejora del equipamiento portuario, potenciar el puerto logístico de Puntas de Sayago, el puerto Seco de Rivera y el puerto de La Paloma. La Directora indicaba como una acción para el largo plazo (2015 en adelante) el puerto de aguas profundas en las costas de Rocha. Si bien viéndolo hoy en día estaba en lo correcto, se contradice en aquel momento con las declaraciones de Presidencia y algunos Ministros en donde se indicaba que el PAP era una obra a realizarse en ese período de gobierno. Un ejemplo semejante surge del acuerdo de apoyo técnica firmado entre el gobierno, Puertos del Estado (España) e INECO, en donde la referencia del trabajo sobre el puerto de aguas profundas era el puerto de La Paloma.

Por su parte la CIPAP tuvo también sus desatinos, por ejemplo en la ausencia de la ANP o la Dirección Nacional de Logística, o el ámbito logístico público-privado concentrado en el Instituto Nacional de Logística. Si bien la Administración Nacional de Puertos<sup>108</sup> es un organismo descentralizado que se vincula con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) así como la Dirección Nacional de Logística. Se podría decir que en realidad la ANP formaba parte de la CIPAP al haber un integrante del MTOP. Pero el amplio campo de acción de la ANP y su especificidad, hacen suponer que al estar concentrada la mirada en el subsecretario del MTOP, probablemente algunos puntos en la logística portuaria se podrían perder. Aunque de forma indirecta o ad hoc haya participado un representante de la ANP, al no tener una mayor representación dejó vacía una dimensión necesaria en el proceso. La ausencia del INALOG, creado en noviembre 2010 (Ley N° 18.697), es un caso similar. Entre sus cometidos está el impulsar a Uruguay como polo de distribución regional y promover el desarrollo de la logística mediante acciones de investigación, extensión y divulgación. Es un espacio que compuso la marca país sectorial “Uruguay Logístico”, la cual actualmente se suma a la marca país.

---

<sup>107</sup> Llamado Programa Uruguay 2030

<sup>108</sup> La Ley N° 5495 de 1916 fue modificada por la Ley de Puertos N° 16.246, de 1992, que definió a la Administración Nacional de Puertos (ANP) como un servicio descentralizado que integra el dominio comercial e industrial del Estado, en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

De todos modos el objetivo de la Comisión fue el de alcanzar con premura una serie de elementos técnicos que facilitarían la instalación y puesta a punto del Puerto desde la mirada de distintos ámbitos de conocimiento. No surgen muchos antecedentes con esta lógica vinculados a una obra ingenieril de tal envergadura. Se podría evocar la creación de la Comisión Binacional Puente Colonia-Buenos Aires (Comisión Administradora del Puente Buenos Aires – Colonia). Pero entiendo que esto no sería correcto dado que aquella tuvo una estructura y una lógica de funcionamiento muy distintas. Surgió 1985 y se la reafirmaba en noviembre de 1998 en el “Tratado Entre La República Oriental Del Uruguay y la República Argentina para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata”<sup>109</sup>. Entrado el siglo XXI continuaba activa sin haber generado grandes avances y habiendo generado varios gastos. De todos modos funcionó hasta el año 2007, cuando Uruguay disuelve su participación. Aquel tratado establecía que estaría integrada por 5 integrantes designados por el Presidente de la República, en Consejo de Ministros con la necesaria venia de la Cámara de Senadores, siendo seleccionados sus integrantes “sobre propuesta motivada en las condiciones personales, funcionales y técnicas” (Cámara de Senadores. Comisión de Asuntos Internacionales, 1998). Por su parte, la CIPAP surgió en el Decreto 395/11 con carácter multidisciplinario desde su orden interministerial, estableciéndose un tiempo específico de 180 días para la entrega de su informe final al respecto de la valoración de la construcción y ubicación del puerto. Un plazo que desde las entrevistas a los actores, fue calificado como escaso. Este Decreto fue aprobado el 15 de noviembre de 2011 y publicado el primero diciembre de ese año. En su primera etapa se integró por un delegado de Presidencia de la República que la presidió, y los subsecretarios de los Ministerios de Transporte, Economía, Industria, y el Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Como ya se aludió, su cometido era analizar las opciones para la instalación del puerto, evaluando “aspectos técnicos, económicos, financieros, ambientales, turísticos entre otros” (Decreto 395/11). A su vez el Decreto indicaba que debería disponer de elementos de juicio, para lo cual podría contar con servicios técnicos de los Ministerios involucrados y de consultorías contratadas con fondos aportados por organismos multilaterales de inversión y/o crédito.

---

<sup>109</sup> Tratado que fue aprobado por la Ley N° 17158 "APROBACION DE ACUERDO INTERNACIONAL - PUENTE BUENOS AIRES COLONIA", Promulgada el 20/08/1999 y Publicada el 03/09/1999. <http://www.impo.com.uy/bases/leyes/17158-1999>

En sus reuniones de trabajo colaboraron técnicos y especialistas procedentes de Ministerios y organizaciones públicas que no formaban parte de la CIPAP. Entre estos casos de destacan la participación de representantes del Ministerio de Turismo, ANP, UdelaR, entre otros.

El año de su creación fue agitado en cuanto al conjunto de hechos relacionados al PAP. Durante ese año el proyecto Aurora por su parte y la firma ORASBA y el consorcio CODI por la suya, presentaban a Presidencia sus proyectos de puerto oceánico. A su vez la empresa Aratirí presentaba su proyecto (EIA) a DINAMA, con su devolución y una posterior segunda entrega, teniendo habilitada ese año la autorización para realizar trabajos de exploración. En ese contexto de avance del proyecto minero, el Movimiento por un Uruguay Sustentable (MOVUS) iniciaba sus movilizaciones que se extendieron por varios meses realizando un total de 6 marchas de carácter nacional. También en este contexto, el gobierno uruguayo venía haciendo una serie de reuniones con los gobiernos de Brasil, Paraguay y Bolivia buscando sumar socios a la idea del puerto de aguas profundas. También realizaba giras en países extraregionales con igual objetivo de añadir socios a la misma idea. Se había interpelado a los ministros de Industria, Roberto Kreimerman, de Medio Ambiente, Graciela Muslera, y de Turismo, Héctor Lescano, por el proyecto minero de Aratirí, incorporando aspectos del PAP. Ese año fue aprobada la Ley N° 18.786 sobre Contratos de participación público-privada. Se había presentado el poco incorporado “Plan Estratégico de Transporte, Logística e Infraestructura 2030”, liderado por el MTOP y desde febrero de ese año el Presidente Mujica ya había anunciado que el PAP no se construiría en La Paloma.

Creada a finales de este movilitado año de 2011, la Comisión buscó acelerar su trabajo a modo de lograr llegar en tiempo y forma con el informe final. En ese camino se contrataron un total de 6 de las 24 consultorías que contrató durante su gestión. A lo que se añade algunas giras internacionales de sus integrantes para la presentación y promoción del proyecto.

El informe final fue aprobado por el Decreto 196/12 con fecha 14 de junio. El informe entregado señala que el puerto es “viable económicamente” y debería ser “multipropósito”, en una primera etapa referido al transporte de mercadería, con la posibilidad de desarrollarse con cargas granel, combustibles y contenedores. Esta normativa a su vez incorporaba al Ministerio de Defensa a la Comisión. En esa misma fecha se aprobó la Resolución Nro.260/012 que establecía los terrenos a ser expropiados para realizar el puerto. Cuatro meses después se aprobaba la Ley N° 19.046 promulgada

el 4 de enero de 2013 y publicada el 9 de enero de 2013, la cual creaba el Puerto de Aguas Profundas. Posteriormente el 19 de abril de 2013 la Resolución 186/013<sup>110</sup> del Ministerio de Transporte y Obras Públicas derogó la Resolución anterior y estableció nuevos padrones a ser expropiados.

La aprobación de la Ley N° 19.046 que creó el puerto de aguas profundas tiene al menos tres antecedentes (aunque no explicitados en la Ley) que son de importancia. En primer lugar la Resolución N° 1232/003<sup>111</sup> promulgada el 10 de setiembre del 2003, la cual se abocaba a la aceptación del proyecto de Puerto Graneles S.A. en el Puerto de La Paloma. El texto señala al proyecto como un puerto de aguas profundas, indicando en los Resultandos “Que la iniciativa denominada "Puerto Graneles" propone la construcción de una terminal portuaria de aguas profundas en terrenos integrantes y colindantes al puerto de La Paloma, con la infraestructura necesaria para importar y exportar productos a granel en buques de gran tamaño mediante un sistema de cintas transportadoras.”. Una Resolución que en sus Considerando indicaba que “[...] la concreción de una terminal de aguas profundas como la proyectada, significará una importante y necesaria vía de salida para la exportación de productos forestales provenientes de la región Este del país y permitirá que se completen los barcos madereros provenientes del resto de los puertos del país que no admiten la operativa con el calado previsto en la terminal propuesta, así como la importación y exportación de productos a granel, generando un polo de desarrollo y descentralización de los servicios portuarios del país.”

Un segundo antecedente es el Proyecto de Ley presentado a la Asamblea General el 16 de setiembre del 2008 por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Economía y finanzas (TO/558). Esta propuesta en sus argumentos indica su contribución al fortalecimiento de la política nacional de puertos. En donde por un lado creaba una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo y por otro habilitaba el avance en la instalación de un puerto de aguas profundas en el Departamento de Rocha.

En su Artículo 2° se autorizaba al Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar estudios de factibilidad jurídica, técnica y económica para la instalación de un puerto comercial de aguas profundas en el Departamento de Rocha<sup>112</sup>.

---

<sup>110</sup> <http://www.impo.com.uy/copetes/pdf/20130419/documentos.pdf>

<sup>111</sup> <https://www.impo.com.uy/bases/resoluciones/1232-2003/1>

<sup>112</sup> <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp649275.htm>

La tercer referencia legal está en la Ley de Presupuesto Nacional 2010-2014, aprobada en diciembre de 2010 (Publicada el 05/01/2011, Ley N° 18.719)<sup>113</sup>. En el Artículo 473, se indica “Habilitanse los puertos que cuenten con la aprobación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de acuerdo con las reglas que se indican: A) Que dichos puertos se encuadren en la política nacional portuaria de estímulo al desarrollo de una logística de transporte eficiente que dinamice el desarrollo de la producción y la economía nacional. B) Que se ubiquen en la costa oceánica del departamento de Rocha entre cabo Santa María y el arroyo Chuy. [...] El Poder Ejecutivo promoverá posteriormente, la habilitación correspondiente ante la Asamblea General (numeral 9° del artículo 85 de la Constitución de la República). Transcurridos treinta días de recibida la solicitud sin que la misma haya sido aprobada o rechazada por la Asamblea General, se tendrá por concedida la habilitación.”<sup>114</sup>.

Se podría resumir esta epopeya del puerto a grosso modo de la siguiente forma. A principios del 2011 políticamente se establece que el puerto será en Rocha pero no en La Paloma. Se conforma la Comisión que luego de 180 días entrega su informe. En el día de la aprobación del informe se expide una resolución que establece su ubicación. Al final de ese año se culmina la redacción de la Ley que habilita el PAP siendo promulgada el 4 de enero del siguiente año, y 4 meses después una nueva resolución establece nuevos padrones para la ubicación del puerto.

Esta trayectoria culmina el 12 de mayo del 2015 con el Decreto N° 129/015<sup>115</sup> que deroga los Decretos vinculados a la Comisión y la instalación del PAP (395/011–196/012), y establece a su vez que será el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el que guiará la continuidad del proceso. También define que será desde el Sistema Nacional de Puerto, donde se priorizarán o descartarán las posibilidades del PAP, lo que en definitiva marca una fecha de cierre de una etapa de este proceso, o del proceso en sí.

---

<sup>113</sup> [https://www.onsc.gub.uy/onsc1/images/stories/Transparencia/Ley\\_n.\\_18\\_719.pdf](https://www.onsc.gub.uy/onsc1/images/stories/Transparencia/Ley_n._18_719.pdf)

<sup>114</sup> <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18719-2010/473>

<sup>115</sup> <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/129-2015> y <https://www.impo.com.uy/copetes/pdf/20150519/documentos.pdf>

### **5.3 Lo discursivo.**

El análisis de lo discursivo permite profundizar en el conjunto de hechos desde las perspectivas, intereses y estrategias de un conjunto de actores vinculados en distinto grado al proceso. Las entrevistas se realizaron tanto a informantes calificados vinculados directamente al proceso analizado, como a los que si bien tenían intereses y posibilidades de incidir en él, por distintos motivos quedaron al margen. Estos segundos actores se remiten principalmente a las empresas vinculadas al movimiento de carga portuaria y el Movimiento por un Uruguay Sustentable (movilizado en torno a la lucha contra la instalación de nuevas empresas de minería a cielo abierto y de gran escala).

El conjunto de actores se agruparon en los siguientes tipos: movimientos sociales, actores privados y actores públicos. Entre los actores públicos se han realizado entrevistas a representantes de la CIPAP, OPP-FOCEM, Uruguay XXI e INALOG (aunque éste nuclea a actores públicos y privados es convocado por el Estado). Los actores privados entrevistados se vinculan a CODIN, Aratirí y TCU (Montecon y Katoen Natie). En lo que respecta a movimientos sociales se ha entrevistado a referentes del Movimiento por un Uruguay Sustentable. En las citas de extractos del discurso del conjunto de actores, a modo de ubicar el tipo de actor que se está haciendo referencia, se utiliza la siguiente referencia: PUBL-ENTREVISTADO # (actores públicos), PRIV- ENTREVISTADO # (actores privados), MOV-ENTREVISTADO # (movimientos sociales). Estas sintéticas referencias discursivas están ampliadas en la sección Anexos. Allí se presenta un apartado con una transcripción de amplios extractos de las entrevistas realizadas a los informantes calificados.

Del conjunto de discursos analizados, se desprende que la intención de elaborar el puerto de aguas profundas guarda un anhelo histórico nacional, pero para plasmarse necesita a la región para darle viabilidad económica en el movimiento de cargas. Este aspecto implica que quién llevara adelante el proyecto debería generar aproximaciones regionales al proyecto.

Donde existen mayores diferencias entre los discursos del sector público y el privado es en el punto de quién debería llevar adelante el proyecto del PAP. Entre las perspectivas que permiten discutir la hipótesis sobre el liderazgo del Estado en este proceso y el carácter neodesarrollista, se destacan las que por un lado dan centralidad al Estado, y por otro, las que dan centralidad a lo privada. El aspecto del liderazgo del proyecto es atravesado por diversas interpretaciones y aspiraciones acerca de la

integración regional, el carácter de lo extractivo y la composición de Uruguay como polo logístico regional.

El conjunto de discursos destacan que de hecho el proceso del PAP fue llevado adelante por el Estado. Este hecho no restringe las valoraciones al respecto del camino estratégico que debió haber tomado el proyecto, perspectivas que posicionan a los actores respecto a las acciones tomadas. En lo que respecta a la perspectiva estratégica de estos grupos de actores, la perspectiva pública sustenta su posición en la importancia de lo nacional y estratégico. Mientras que la perspectiva privada señala que el enfoque que coloca el Estado como garantía de la obra, transforma un proyecto logístico-portuario en un proyecto solamente constructivo.

Para los actores públicos el paso inicial debió ser dado por el Estado, a modo de asegurar las inversiones privadas, esgrimiendo que *“No es posible, ni siquiera hay antecedentes, pensar que un proyecto de estas características, no sé ni siquiera si es deseable, [...] que pueda ser financiado por exclusivamente por recursos privados y de riesgo.”* (PUBL-ENTREVISTADO 3). En definitiva fue un proyecto centrado en el Estado, quién le dio la dirección al proceso del puerto. En este sentido el argumento central era que este tipo de iniciativas *“necesita algún tipo de inversión inicial del Estado básicamente para reducir riesgos para avanzar en el proyecto y que permita después eventualmente a los privados hacer sus inversiones”* (PUBL-ENTREVISTADO 3).

La decisión de que el Estado fuera el único negociador avalado para concretar el PAP, le implicó al Estado la necesidad de insertarse en un negocio nuevo para él sin la base relacional suficiente. Esta debilidad se expresa en la ausencia de actores sectoriales en el proceso. Para avanzar en una articulación suficiente para concretar el PAP, el argumento de la integración permitía asociar este proyecto de infraestructura nacional con la idea de polo logístico regional. El argumento de la integración era presentado como elemento simbólico y justificación pero también fue usado como sinónimo de interconexión. En un proceso que priorizó los acuerdos entre pares regionales sin alcanzar a generar espacios de negociación entre privados sectoriales regionales. Esto determinó que el centro de los acuerdos para alcanzar el proyecto estuviera en el avance de las negociaciones con los gobiernos. La mirada del sector privado sobre ese proceso se resume en la siguiente cita de un actor del sector privado.

*“Mujica por ejemplo en su gobierno dijo tenemos que hacer un puerto entre todos, [...], en el esquema de la idea del concepto es correcto que tiene que ser un puerto para todos y que todos les tiene que servir pero*

*falla en la idea de que un puerto, en una empresa de esa naturaleza enorme podría estar dirigida y sustentando por un directorio conformado por políticos de cada uno de los países. Es decir por un acuerdo entre países que terminan construyendo y administrando un puerto que requiere de una dinámica muy fuerte y que a la luz de otras experiencias no puede funcionar en la órbita de lo público [...]*

(PRIV- ENTREVISTADO 1)

Esta posición en definitiva establece que el juego de intereses en lo que respecta a las garantías y la elaboración de ese negocio portuario es entre los privados. En contraposición a esta perspectiva está la que coloca al proyecto como de interés nacional, impulsado por un sentido de nación resguardado en el Estado como garante del interés público. Lo que es planteado desde el sector privado como un riesgo, dado que la centralidad en la canalización de inversiones queda en el carácter constructivo del puerto. Esta perspectiva entiende que la participación del Estado debería estar en recibir un canon, tener un paquete accionario, o tener una terminal, pero no en la gestión del puerto. Pero lo medular es que se entiende que la centralidad del Estado en el proyecto, no permite que grupos empresariales avancen hacia un proyecto que funcione económicamente como una empresa portuaria y no como una mera construcción.

Esta tensión se percibe en las entrevistas a miembros de la CIPAP en donde lo central es la concreción del financiamiento para la obra y no su gestión. Una perspectiva que excluía que fuera un proyecto guiado por el sector privado o realizado a la par, asentaba en la idea de que el proyecto era un proyecto estratégico. *“Un proyecto para el futuro, para consolidar la posición de Uruguay en un rol de plataforma logística regional, [...] Y capaz se va a tener que encarar con los recursos propios de nuestro país.”* (PUBL-ENTREVISTADO 1). Indicando el entrevistado que la *“iniciativa privada no estaba dentro de los parámetros en que estaban pensando para el desarrollo del puerto”*. Una perspectiva que asumía que la infraestructura y los acuerdos con los gobiernos regionales canalizaría los tramos de las navieras y de las producciones. Siendo este punto un elemento criticado por parte de los sectores privados indicando que *“[...] y agarraron en dos meses y dijeron el puerto es este y hay que ponerlo acá y este hay que hacer una escollera; y todo muy de los pelos. Y estas cosas se hacen con un estudio mucho más profundo de necesidad, [...] acá como se comieron todas las etapas en una, diciendo y bueno la voluntad es que salga así y a salir para adelante porque hay voluntad de hacerlo, [...] Después que dije va a ser ahí y va a ser así, le entro a buscar carga para*

*ese puerto, no sé. Esto es al revés, acá tenes que armar un proyecto que arranque de abajo para arriba, no de arriba para abajo. [...] La mayoría de la gente [sector naviero-logístico] lo vio así, cuando empezaron a verse como venía las patas a la zona, todo el mundo empezó a bajarle la presión.” (PRIV- ENTREVISTADO 2)*

Próxima a esta perspectiva, está el planteo desde actores públicos con cometidos en el sector logístico y naviero que entienden que el proyecto debía ser privado. En este sentido, la perspectiva de INALOG resalta la cuestión de que “*el desvío de las cargas no lo deciden las infraestructuras solas*” (PUBL-ENTREVISTADO 2). A lo que el entrevistado añade que es necesario que el inversor esté “*asociado a un proyecto generador de carga propia o cosechada*” (PUBL-ENTREVISTADO 2). Se podría plantear que el Estado como posible inversor asumió que Aratirí aseguraría una carga, a la que se debía añadir la producción regional. Pero en base a los hechos sucedidos se colocaba a la minera tanto como una generadora de carga como también una realizadora y gerenciadora del PAP. Esta situación de alguna manera implicaba que la empresa se incorporara al mercado de movimientos de cargas. Una complejidad que se acentúa luego de que desde el DataRoom no surgían empresas gestoras-constructoras. En el caso que se hubiera avanzado en una propuesta, ésta debería negociar con Aratirí quién estaba presentando una autorización para la construcción del único puerto que se realizaría en esa zona. Cómo se conjugarían ambas obras, intereses y acuerdos hacen parte de una gran nebulosa que no es aclarado desde las entrevistas.

Las bases discursivas de los actores públicos que indican que el proyecto debió ser encaminado por el Estado para que luego paulatinamente se añadiera el sector privado, toman como base la Ley que regulaba la participación pública – privada. Una normativa que según las entrevistas a los actores públicos tendría que haber asegurado la participación privada al proyecto. Lo que expresa los anhelos en la base neoliberal que se estipulo solventaría el perfil neodesarrollista del proyecto.

La cuestión del PAP vinculado a un proceso neodesarrollista se expresa también en el mantenimiento del capital simbólico neoliberal del *Uruguay del Mercosur y puerto regional*. Expresiones éstas de un capital simbólico que discursivamente permite tender un vínculo entre el PAP y su principal base económica vinculada a lógicas extractivas. Esta idea de Uruguay como punto de entrada al Mercosur y el PAP como punto de partida de la región al mundo, es claramente marcado entre los actores públicos y privados vinculados al proceso. Este conjunto de aspectos se vinculan a la composición de un bagaje simbólico ordenado para delinear una imagen de país logístico.

En los discursos de los actores surgen referencias a ideas de una imagen país y marca país que dan sustento a esa base simbólica de lo económico. Para abordar en mejor grado esas líneas discursivas de los entrevistados es necesario realizar una escueta referencia al concepto de imagen y marca país. Digamos que la noción de marca país es una construcción social que tiene una función económica. El concepto de imagen país si bien está vinculado a la composición de una marca país, ambos conceptos no son lo mismo aunque guarden profunda relación. Éstas no pueden ir en sentido opuesto, no pueden comunicar valores y capitales simbólicos contrapuestos o diferentes. Una imagen país es un esquema de valores simbólicos seleccionado por parte de actores de un país que tiene como objetivo construir una realidad proyectada del país vinculada a intereses económicos. Por lo general este proceso es realizado por el Estado, y se vincula a una estrategia de diversificación y especialización del perfil económico del país. Se sostiene sobre aspectos económicos y en determinados elementos sociales, culturales e históricos. Tiene una base relacional y desde su cometido económico está vinculada a la canalización de inversiones o la promoción de exportaciones. Orgánicamente en el caso uruguayo el principal referente de este trabajo es Uruguay XXI<sup>116</sup>, pero sobre ese trabajo se articula en distintos grados el conjunto del Ejecutivo. Los elementos seleccionados y compuestos en la imagen país se asientan sobre un conjunto de ideas y valores que se insertan en el discurso de los actores y agentes sociales. Estos elementos forman parte del discurso colectivo de una serie de actores con capacidad estructuradora en distintos campos sociales del país (principalmente vinculados al económico). Lo que conduce a que se incorpore parte del capital creado sobre el elemento Marca en cotidianos discursivos de contextos sociales no vinculados. Esto conlleva que se considere con cierta naturalidad atributos simbólicos del país expresados en esa marca. Su puesta en valor y promoción conducen a que algunas características del país tomen mayor notoriedad. Esta composición se asocia a una estrategia de desarrollo económico sectorial priorizada por el Estado en un contexto determinado. Por consiguiente está envuelta en historicidad, guarda un carácter estructural y orgánico vinculado a la estrategia país para la canalización de inversiones y el aumento de las exportaciones.

---

<sup>116</sup> Este organismo tiene como primer antecedente el Programa de Promoción de Inversiones y Exportaciones (MEF) creado el 15 de junio de 1995. El 5 de enero de 1996, por Ley de Presupuesto, se crea el “Instituto para la Promoción de las Inversiones y las Exportaciones de Bienes y Servicios” como una entidad pública no gubernamental, surgiendo de este hecho “Uruguay XXI”, que inicia formalmente sus operaciones el 10 de octubre de 1996.

En el discurso de los actores, principalmente de los privados, se destaca que el perfil de *país de servicios* que conforma un capital humano que favorece la implementación de inversiones logísticas. Esto se expresa en la idea de que hacer un PAP “[...], *requiere de una vocación por el servicio, por el servicio portuario más que por el movimiento de las cargas propias del país. [...]*” (PRIV- ENTREVISTADO 1).

Los argumentos planteados por el sector público en la utilización de esta imagen para componer intereses regionales sobre el proyecto, estuvo en el hecho de presentarlo como un puerto regional. El carácter de Uruguay como puerto regional es un componente heredado de la imagen promocionada del país por el Estado de la década del ’90. En el contexto analizado se añade un carácter respecto a aquella composición de los ’90, en donde Uruguay era presentado como puerta de entrada a la región. Si bien este aspecto continúa siendo promocionado, se le suma el carácter de ser un punto de salida de la región al mundo.

La base simbólica neoliberal de un Uruguay volcado a los servicios logísticos (actualmente plasmado en marca “Uruguay Logístico”, vinculada al slogan “Uruguay Hub Logístico”) fue forjada particularmente en el año 2000 con el PROLOG. Esta fue una iniciativa netamente privada en donde se demanda un locutor por parte del Estado que nucleee la cuestión logística. De este espacio surge la propuesta de que Uruguay sea un centro de distribución regional como respuesta a la crisis de Argentina en sus puertos. Esta crisis fue acompañada por el incremento de acciones de Brasil y Uruguay para captar importaciones para la región.

Estos antecedentes hacen que la presentación del puerto de aguas profundas como un puerto regional no haya sido algo desalineado con la estrategia de inserción económica del país heredada del período neoliberal. Esta presentación retórica de Uruguay como puerta de entrada a la región, de ser “*la llave de entrada para acrecentar los negocios en la región*” (PUBL-ENTREVISTADO 4), establece la idea de que Uruguay es el camino más rápido, seguro y de calidad (trazabilidad de datos, servicios de valor agregado logístico, marco legal que posibilita movimiento de cargas eximidas de impuestos, circulación de divisas), basados en el marco legal que compuso al puerto y aeropuerto libre y zonas francas como puntos para acceder al continente (conjunto de elementos resaltados tanto por Uruguay XXI como por INALOG).

El hecho que el discurso de los principales actores vinculados al PAP resalte el carácter del Uruguay Logístico sin haber realizado acciones dirigidas a ese objetivo, indica que es una apelación meramente discursiva. Hecho que expresa la utilización del

capital simbólico vinculado a la imagen país generada en la década de los '90. Pero por otro lado, los actores que hacen parte de la CIPAP si bien hacen referencia a esta idea de país logístico, lo hacen con menor relevancia que en los discursos de los actores sectoriales. De todos modos tanto los actores públicos como los privados hacen referencia al legado construido y pretendido del “país de servicios logísticos”. En este sentido los discursos destacan que el sentido de un puerto de aguas profundas está en la canalización de cargas de la región, surgiendo la expresión de “puerto región”. Una pregunta que surge inmediatamente es ¿de qué tipo de cargas se está hablando?, dado que es una forma de priorizar, fomentar y convalidar un perfil productivo de la región. Y en esta cuestión el común denominador tanto en el sector público como el privado, ha sido conceptualmente la base del perfil extractivo del continente.

En este sentido el conjunto de actores públicos y privados resaltan la potencialidad de la lógica extractiva para justificar el PAP. O sea, estos sectores no vinculan al PAP directamente a una lógica extractiva, sino a la cuestión de la potencialidad productiva primaria para la canalización de divisas. A su vez desde sus discursos inducen a la idea de que en sí más allá de los elementos discursivos, este proyecto más que favorecer a la integración regional, favorecería a las lógicas económicas predominantes. Esta perspectiva se puede recoger en el siguiente actor procedente de la CIPAP, *“No sé qué tanto favorecer la integración [el PAP], sé que favorecer el desarrollo de emprendimientos y de la zona. [...] producción de soja, de mineral de hierro y otros granos.”* (PUBL-ENTREVISTADO 1). Por otro lado desde el discurso de los actores se señala el cuidado para indicar que este puerto no estaba pensado para el movimiento de contenedores. Una forma de evitar un conjunto de tensiones (incluyendo legales) con el puerto de Montevideo, con organismos del Estado y con cierto statu quo de la estructura política y económica del país radicada en Montevideo. El puerto quedaría vinculado solamente a la exportación de la producción granelera y mineral de la región, lo que lo colocaría como un engranaje de una lógica extractivista de la región.

En lo discursivo otro aspecto que manejó la CIPAP fue la expectativa de que el incremento *natural de los precios* de los commodities y el aumento de la producción primaria de la región, empujarían a los países a apoyar una salida de estas exportaciones por Uruguay. Es posible afirmar que esto coincide con la mirada del sector privado en relación a la posibilidad de inversión del PAP en el Palenque. En conjunto sobresalen argumentos centrados en la integración, el desarrollo regional, la desconcentración de los

actuales puntos de salida del continente (menor tiempo) y el abaratamiento de costos de fletes. A estos argumentos se añade la indicación de que el PAP tendría una mejor posición de mercado en relación a las rutas marítimas, sin manejar las inversiones y planes de puertos de Brasil, quién era a su vez el principal socio financiador (y parte de los proveedores de carga) y la principal competencia.

Se desprende de las entrevistas que la posibilidad de concretar acuerdos regionales era un elemento básico para solventar al PAP. Para el sector público el núcleo de estos acuerdos debían estar en los gobiernos de la región. Entre estos acuerdos uno relevante es lo vinculado al financiamiento de la obra. En este sentido las perspectivas discursivas de los entrevistados públicos se centran en lo que fue la búsqueda por lograr fondos del BNDES (préstamo con intereses) y del FOCEM (fondo no reembolsable), que frente a la limitante de su acceso se manejó como alternativa del Banco de Desarrollo Chino (CBD). En las entrevistas se señala que la estrategia se basó en canalizar fondos no reembolsables del FOCEM y lo restante se cubriría con un préstamo procedente en primera instancia del BNDES o del CBD. Criterio que se plasma en la siguiente frase desde entrevistado de la CIPAP, *“Lo del FOCEM empezó a plantearse a fines del 2013 inicios del 2014. [...] Dentro de ese marco una de las propuestas que la propia presidencia de Brasil puso sobre la mesa fue facilitar recursos extraordinarios del FOCEM.”* (PUBL-ENTREVISTADO 3).

También desde las entrevistas a los actores públicos, se indica que varios elementos en la implementación, en caso de lograrse el financiamiento, no quedaban claro como el caso de la participación de las empresas constructoras chinas si se lograba el apoyo del BNDES. Cuestiones que esperaban resolver a medida que avanzaran los hechos y se generaran nuevas situaciones. En los discursos sobre la cuestión del financiamiento, el carácter de la integración es presentado como una justificación para aceptar los mecanismos administrativos regionales y nacionales de Brasil principalmente. Uruguay no tenía previsto el financiamiento del puerto con recursos propios, más allá de la posibilidad de realizar gastos en consultorías.

La gran escala del proyecto implicaba que su éxito dependiera, entre otras cosas, del grado de articulación en el conjunto del ejecutivo. A lo que se señala desde las entrevistas una desarticulación y algún grado de tensión al interior del gobierno en la puja por el liderazgo en la implementación del proyecto. A esto se añade tensiones arrastrados en particular en la definición de que actor lidera las cuestiones logísticas portuarias. Esta tensión si bien desde los expresivo de la entrevistas es complejo sistematizarlo,

explicitarlo y analizarlo; se lo puede apreciar de alguna forma en cuestiones orgánicas. Por ejemplo, si observamos los cometidos de la Dirección Nacional de Planificación y Logística, son similares a los del Instituto Nacional de Logística. A su vez esta dirección no participa del INALOG, aunque pertenezca al MTOP como también la ANP. El INALOG es compuesto por la ANP, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Ministerio de Relaciones Exteriores (MRREE), Asociación Uruguaya de Agentes de Carga (AUDACA), Cámara de Industrias del Uruguay (CIU), Cámara de Logística (CALOG), Centro de Navegación (CENNAVE), Intergremial de Transporte Profesional de Carga (ITPC), Unión de Exportadores del Uruguay (UEU). Mientras que por su parte Dirección Nacional de Planificación y Logística es el referente en el IIRSA, espacio que tiene pocas instancias de coordinación con INALOG, salvo para informarle acerca de temas puntuales. A su vez la composición y accionar del Uruguay Logístico es realizado mayoritariamente por el INALOG o los actores que lo componen.

En relación al vínculo de este proyecto con los corredores del IIRSA no surgen elementos discursivos que los vinculen. El casi nulo nexo del PAP con el IIRSA, más allá de la tardía actualización del eje Mercosur-Chile, indican que en el proceso de trabajo del IIRSA no fue considerado en la estrategia.

En lo que respecta al campo político, éste no se involucró en tensiones o luchas en torno al PAP, siendo mayoritariamente complaciente respecto a él. Esta cuestión fue resaltada por el conjunto de actores entrevistados, particularmente los vinculados al gobierno. Desde las entrevistas y el análisis de las actas de la aprobación de la Ley vinculada al PAP, las tensiones estaban no en la cuestión de realizarse un puerto de aguas profundas sino en su ubicación.

A grandes rasgos desde el conjunto de entrevistas es posible afirmar que el PAP tuvo iniciativas privadas y públicas, siendo el Estado quién lideró del proceso entendiendo al proyecto como algo estratégico para el país. Lo medular de las acciones llevadas adelante estuvo planteada en concretar negociaciones con gobiernos. En particular con Brasil como vía para financiar el puerto, canalizar parte de sus cargas a las que se añadirían las cargas de Bolivia y Paraguay. Si bien la centralidad del proceso formalmente estuvo en la CIPAP, se desprende tensiones en particular con Cancillería. Actor este que lideró las negociaciones con Paraguay y Bolivia en relación a cuestiones del PAP, en donde tuvo una menguada participación la CIPAP. En el conjunto de

discursos la cuestión de la integración solventa la colocación del PAP como un proyecto de interés regional, aunque vinculado a lógicas de interconexión. Una obra que desde los discursos requería y necesitaba el mantenimiento e incremento del perfil extractivista en la cuenta del río Uruguay, Bolivia, Paraguay y Mato Grosso. Como contrapunto al principal proyecto que en mayor grado se vincula a los procesos extractivos, no tuvo una incorporación clara a los proyectos de interconexión plasmados en COSIPLAN – IIRSA como tampoco con los sectores privados que le darían cargas y rutas marítimas.

Entre el conjunto de entrevistas y del análisis documental no surgen hechos que indiquen limitantes o potencializaciones efectivas que hayan surgido desde las acciones de movimientos sociales o el sector empresarial de los puertos de Nueva Palmira o Montevideo. Por lo que, la perspectiva de estos actores fue incorporada al análisis más que nada como actores contextuales, dado que tenían una posición y un interés específico sobre el tema, pero el PAP no fue el eje central de sus acciones estratégicas. Esto por varios motivos, pero el central es porque frente al grado de avance que alcanzó el proyecto, se priorizaron otros problemas de mayor relevancia. Por un lado el avance en los cambios legales en Argentina que afectaron directa e inmediatamente a los puertos uruguayos. En relación a los movimientos sociales, se centraron en la lucha contra la megaminería dado que se entendía como lo más factible, tenía un claro avance y estaba presente el actor privado que la desarrollaría.

Entonces tenemos por un lado la idea de un Uruguay que canaliza el mundo hacia la región, por otro un puerto de aguas profundas que aplicaría esa misma lógica pero en una dirección opuesta. Lo que implica también la composición de todo un nuevo entramado de relaciones, intereses, creencias, normativas y acuerdos. Las primeras son ideas que se centran en la imagen de Uruguay como centro de distribución hacia la región (puerto Hub, puerto de redistribución de carga) y no tanto un centro de movimientos de cargas para la exportación de la región. La segunda vincula a Uruguay como un centro de exportación de la región, cuestión más presente en lo discursivo que en lo objetivo. El hecho de presentar al PAP como puerto regional para las exportaciones atraviesa discursos pero sin existir acciones dentro de la ingeniería orgánica y legal creada que lo sustente. En este sentido se percibe una primera tensión entre la idea de un puerto regional, disociada de las acciones y espacios que componían al “Uruguay Logístico”. Se podría señalar que desde el discurso de los actores se perciben ciertas tensiones internas en relación a qué espacio del Estado guía el camino hacia el “Uruguay Logístico” (siendo

los aspirantes a este rol MTOP-Dirección Nac. de Planificación Logística, INALOG, ANP y la CIPAP).

## **6. Conclusiones:**

La propuesta del puerto de aguas profundas manejada en el período 2010-2015 se vinculó a un proceso neodesarrollista vivido en Uruguay y sustentado en la composición de intereses regionales apuntalados en un carácter extractivo. Estos intereses principalmente se orientaron a vigorizar el proyecto minero de Aratirí en lo nacional y canalizar mayoritariamente la producción regional de soja, hierro y gas. A esto le acompañó el fortalecimiento de intereses regionales contruidos sobre la expectativa de Bolivia y Paraguay de obtener una salida al mar y el interés brasileño de expansión de sus empresas constructoras. La estrategia adoptada se basó en componer sobre este proyecto de infraestructura nacional con cualidad de interconexión regional, un conjunto de intereses regionales basándose en el argumento de la integración regional.

En el marco neodesarrollista las acciones para implementar el PAP implicaron que el Estado liderara el proceso, actuando con preponderancia en los campos políticos (nacionales y regionales) y económicos. Esto significó que el Estado se colocara como impulsor de un negocio del cual desconocía las presiones económicas internas, asumiendo que el campo político tenía una primacía mucho más clara en la construcción de los hechos, frente al campo económico. Por otro lado, en la propia interna del campo político nacional existían tensiones. Si bien en el orden de la competencia de partidos había un apoyo al proyecto, al interior del gobierno existieron posiciones discursivas y acciones desencontradas en relación a la idea del proyecto. Estas tensiones existían en dos órdenes. Por un lado la implementación del puerto de aguas profundas tuvo una pretensión ejecutiva de corto plazo, lo que generaba tensiones en algunos actores en alinearse a esa perspectiva. Por otro lado, se generaban tensiones en la composición de quién lideraría el proceso del PAP así como en los logístico.

Si bien los gestores del proyecto poseían una mirada geopolítica sobre el puerto, ésta no inquirió en las acciones domésticas de uno de los principales socios. Brasil durante el período analizado venía llevando adelante grandes proyectos para la mejora y modernización de sus puertos. A grandes rasgos estos proyectos implicaron cambios en

el orden legislativo, orgánico y presupuestario, nucleados principalmente en la elaboración de su plan estratégico sectorial.

En definitiva una parte de la estrategia del gobierno se basó en dos aspectos. Por un lado generar compromisos políticos con los gobiernos regionales en una base discursiva con vistas a la integración regional. Por otro en el nivel fáctico procuró posicionarse como punto de salida de la producción extractiva de la región.

La priorización de una gestión pública y la ausencia de privados domésticos del sector logístico y portuario nacional en los espacios de negociación efectivos caracterizaron el proceso. También la no concreción de acuerdos públicos-privados con el sector regional. A estos hechos se añade que el marco jurídico neoliberal, principalmente expresado en la Ley de PPP, no generó los efectos esperados. En las acciones regionales el principal esfuerzo estuvo en canalizar desde los gobiernos nacionales a empresas transportistas vinculadas a la cadena de valor extractiva o sectores productivos extractivos.

En una modalidad que apuntó a grupos económicos que pudieran encaminar una carga segura para el puerto. En contrapunto desplazó del centro del proceso a los actores directamente vinculados al carácter logístico y le dio centralidad al proyecto extractivo de Aratirí. Lo cual se acompañó de argumentos que daban una justificación al puerto que cimienta al continente como un exportador de materias primas.

La convergencia casi total de los actores en entender aquel momento como una coyuntura favorable para realizar el proyecto, describe un espíritu pragmático para aprovechar esa coyuntura política regional. Para lo cual el gobierno estaba dispuesto a endeudarse para solventar esta experiencia que fortalecía la primarización de la economía del continente. Estos aspectos que expresan dos cuestiones, por un lado una tensión entre la idea del Uruguay Logístico que implica un cúmulo de empresas acompañadas de lógicas de servicios y tecnología, y el Uruguay como punto de salida de la producción extractiva de la región. A lo que se añade el hecho de que desde los discursos y las acciones no hay ningún vínculo por el que se pueda entender que el PAP induciría a la reducción de la brecha tecnológica. En particular si se observa el propio proceso de generación de conocimiento vinculado al PAP, centró sus gastos en consultorías con organizaciones no vinculados al campo educativo. Habiendo volcado marginalmente recursos a Universidades y sin generar acuerdo de modo de generar lógicas virtuosas que contribuyeran a la generación de conocimiento e innovación sobre cuestiones portuarias.

En definitiva la estrategia adoptada por el gobierno para intentar concretar el puerto de aguas profundas implicó componer sobre este proyecto nacional de infraestructura, un conjunto de intereses regionales en base a una aspiración de interconexión logística regional centrados en Brasil y el URUPABOL. Una estrategia que se basó en la idea de colocar al Estado como impulsor del proyecto. Asumiendo riesgos a modo de garantías para el financiamiento con el supuesto de que generaría un escenario propicio para la inversión privada. Pero este camino se transitó sin formalizar acuerdos en la órbita pública regional y privada para alcanzar esta obra. En alguna medida el proyecto del PAP se planteó como un proyecto regional, pero sin sumar efectivos apoyos regionales para la conformación de una cadena productiva – logística y el financiamiento de la obra. El conjunto de intereses de la región se podría resumir en la necesidad de una salida al mar de Paraguay y Bolivia; y a su vez por parte de Brasil de mantener en funcionamiento unos mecanismos de retroalimentación entre sus grandes capitales nacionales y el sistema político, basado en la dinamización de grandes obras en la región. De todos modos en relación a los compromisos asumidos con Brasil, estos se mantuvieron en el orden informal, en la asistencia técnica, como un posible facilitador para el financiamiento y las potenciales cargas. Específicamente Brasil no se sumaba al puerto de aguas profundas, sino solamente fue un pretendido facilitador en el marco que el contexto político y económico lo permitió. Un país que su historia indica que cualquier acción de expansión económica implica tanto la negociación y respaldo entre los grupos de poder del sector económico productivo doméstico como al interior del poder político. De todos modos tampoco la aproximación con Brasil logró que este país abriera puertas en espacios de posibles financiamientos como el FOCEM, el Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS (NBD-BRICS) o potenciar un posible acuerdo con China o Rusia.

Es posible señalar que el Mercosur no fue el eje de la política exterior del Uruguay en relación al PAP. Esto exceptuando el final del período cuando se presentó una idea de proyecto sin tener bases negociadas para alcanzar a materializar un acuerdo. De todos modos es claro que había un intento de regionalizar el proyecto, de modo de lograr que el puerto se consolidara como boca de entrada y salida de exportaciones e importaciones del importante hinterland que constituye la hidrovía. Pero esta cuestión se matiza en la incorporación del PAP al eje IIRSA Mercosur-Chile. Desde las entrevistas realizadas tanto al sector público como al privado, no queda claro cómo el PAP se podría vincular a ese eje, resaltando que el eje natural es el que se vincula con Paraguay y Bolivia. Lo que implicaba una dependencia con infraestructuras paraguayas, dado que ese país es un socio

clave en el nexo con los ejes productivos de Bolivia y varios estados mediterráneos de Brasil. Tampoco existieron elementos que vincularan al PAP al objetivo de mitigar el potencial asilamiento de Uruguay de los ejes del IIRSA, o de otros aspectos estratégicos que vinculen el puerto a estos ejes.

Desde el análisis del conjunto de hechos y discursos no se identifican hechos que apunten a generar o fortalecer procesos de integración sino más bien fortalecer la interconexión funcional a las lógicas extractivas del continente. El impulso a la integración estuvo en buscar construir un conjunto de intereses suficientes para que algunos actores entren al campo de juego del puerto, el cual esencialmente se desenvuelve en el campo político. Pero su base de funcionamiento pertenece al campo económico y en este sentido es esencial la participación sectorial. De todos modos la estrategia no fue apoyarse en el sector privado y negociar con él para que fuera un proyecto privado sino que bajo la idea de lo estratégico para el país, se entendió que debía ser un proyecto público. El conjunto de relaciones para componer intereses de la región tuvo como únicos actores activos a gobiernos nacionales, lo que tenían como argumentos centrales a la integración, el desarrollo regional y el abaratamiento de costos de fletes y tiempos.

En definitiva la estrategia en torno al puerto de aguas profundas no fomentó la integración regional. Sino más bien se basó en una coyuntura económica favorable para las commodities y para las relaciones políticas con un conjunto de países de la región, principalmente en lo bilateral con Brasil. País que fue visto como potencial financiador, generador de cargas y como un posible auspiciante de las negociaciones con otros países. El argumento de Uruguay como polo regional logístico y la integración fueron elementos simbólicos para consolidar estrategias de interconexión de infraestructuras regionales, valiéndose principalmente del auspicio de un modelo extractivista. En conjunto fue un proceso de composición de infraestructura logística enmarcado en un contexto neodesarrollista en donde la integración sirvió como argumento para ampliar la base material de corte extractivista necesaria para la solidez económica al proyecto.

## Bibliografía

- Acosta, A. (2011). Extractivismo y neoextractivismo: Dos caras de la misma maldición. en Fundación Rosa Luxemburgo (Ed.), *Más Allá del Desarrollo* (1ra Edición, pp. 83–118). Quito. Recuperado de [http://rosalux.org.mx/docs/Mas\\_alla\\_del\\_desarrollo.pdf](http://rosalux.org.mx/docs/Mas_alla_del_desarrollo.pdf)
- Alcalde, J. (2010). El liderazgo sudamericano de Brasil : los difíciles caminos del consenso y la hegemonía. *Agenda Internacional*, 17 Num.28, 237–248. Recuperado de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/article/view/3675/3654>
- Araníbar, A., & Rodríguez, B. (2013). Latinoamérica, ¿del neoliberalismo al neodesarrollismo? In Siglo XXI (Ed.), *América Latina ¿del neoliberalismo al neodesarrollismo?* (pp. 21–80). México D.F.
- Bash, E. (2015). Carta UNASUR - Genta Corredor Bioceánico. *PhD Proposal*, 1(c), 1–2. Recuperado de <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Batalla, I. C. (2014). Relación binacional Uruguay-Brasil en el tercer milenio. *Asociación Uruguaya de Ciencias Políticas*, 1–24. Recuperado de [http://aucip.org.uy/docs/v\\_congreso/ArticulospresentadosenVcongresoAucip/AT17-PoliticaInternacional/IsabelClemente\\_relacionbinacional.pdf](http://aucip.org.uy/docs/v_congreso/ArticulospresentadosenVcongresoAucip/AT17-PoliticaInternacional/IsabelClemente_relacionbinacional.pdf)
- Bernal-Meza, R. (2009). El regionalismo: conceptos, paradigmas y procesos en el sistema mundial contemporáneo regionalismo. *Revista Aportes Para La Integración Latinoamericana*, Nro. 21(Año XV), 1–29. Recuperado de [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/11356/Documento\\_completo.pdf?sequence=1](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/11356/Documento_completo.pdf?sequence=1)
- Bernal-Meza, R. (2010). El pensamiento internacionalista en la era Lula. *Estudios Internacionales*, 167, 143–172. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/46533731.pdf>
- Bernal-Meza, R. & Bizzozero, L.(Eds) (2014) *La política internacional de Brasil: de la región al mundo*. Montevideo. Ed. Cruz del Sur.
- BID. (2014). Informe MERCOSUR Nro.19. *Banco Interamericano de Desarrollo, Segundo Se*. Recuperado de <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6704/Informe-MERCOSUR-N-19-2013-2014-Segundo-Semestre-2013-Primer-Semestre-2014.pdf>
- BID. (2016a). América Latina y el Caribe ante sus desafíos Tiempo de decisiones. Informe macroeconómico de América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7533/Tiempo-de-decisiones-America-Latina-y-el-Caribe-ante-sus-desafios.pdf?sequence=2>
- BID. (2016b). Made in CHI-LAT. Claves para renovar la convergencia entre Latinoamérica y China. *Integración & Comercio*, 40. Recuperado de [https://plataformaenergetica.org/sites/default/files/Revista\\_Integracion\\_Comercio\\_No\\_40\\_Junio\\_2016\\_0.pdf](https://plataformaenergetica.org/sites/default/files/Revista_Integracion_Comercio_No_40_Junio_2016_0.pdf)

- BID. (2017). Estimaciones De Las Tendencias Comerciales América Latina. Recuperado de <http://www.iadb.org/intradebid>
- Bigo, D. (2014). Pierre Bourdieu y las Relaciones Internacionales : el poder de las prácticas , las prácticas del poder. *Relaciones Internacionales*, (24), 33–77. Recuperado de [www.relacionesinternacionales.info/ojs/article/download/500/367.pdf](http://www.relacionesinternacionales.info/ojs/article/download/500/367.pdf)
- Bizzozero, L. (2002). El proceso de Contrucción del MERCOSUR una evaluación de sus priemros diez años. Recuperado de <http://cienciassociales.edu.uy/unidadmultidisciplinaria/wp-content/uploads/sites/6/2013/archivos/56Mercosur-diez-años-FCS.doc.trabajo.pdf>
- Bizzozero, L. (2007a). De Asunción a Ouro Preto. Definiciones y estrategia en la construcción del MERCOSUR. *Univesidad de La República. Facultad de Ciencias Sociales. Departamento de Economía. Documentos de Trabajo.*, N°01/95(1). Recuperado de <http://decon.edu.uy/publica/1995/Doc0195.pdf>
- Bizzozero, L. (2007b). La inserción internacional de Uruguay en la globalización: una mirada multidimensional frente al nuevo siglo. *Seminario Inserción Internacional Del Uruguay*.
- Bizzozero, L. (2007c). La inserción internacional de Uruguay en la globalización: una mirada multidimensional frente al nuevo siglo. In Coord., L. F. Clérico, S. Castro, D. H. Nilson, & A. Soto (Eds.), *Seminario Inserción Internacional del Uruguay* (p. 439). Montevideo: Universidad de la República - Ministeiro de Relaciones Exteriores.
- Bizzozero, L. (2007d). Unión Europea y MERCOSUR. Integración de bloques comerciales: nueva y pragmática orientación de las relaciones Norte-Sur. *Applied Economics*, (10).
- Bizzozero, L. (2009). La sociedad uruguaya y la percepción de Brasil:el ingreso del tiempo histórico en la construcción del regionalismo. *Estudios Del CURI*, (2), 1–31. Recuperado de <http://curi.org.uy/archivos/estudiocuri0209bizzozero.pdf>
- Bizzozero, L. (2010a). *El MERCOSUR y la construcción de un regionalismo post-neoliberal. Una mirada desde Uruguay*. Buenos Aires. Recuperado de <http://www.aacademica.org/000-036/892%0AActa>
- Bizzozero, L. (2010b). El proceso de integración del Mercado Común Del Sur (MERCOSUR) en el siglo XXI. Del regionalismo abierto al regionalismo continental. *América Latina: Relaciones Económicas Regionales Y Extrarregionales*. Recuperado de [http://www.ilaran.ru/pdf/2010/Iberoamerica/IbA\\_2010\\_2/Bizzozero.pdf](http://www.ilaran.ru/pdf/2010/Iberoamerica/IbA_2010_2/Bizzozero.pdf)
- Bizzozero, L. (2010c). Política internacional de Brasil, construcción del espacio sudamericano y transición del sistema internacional. *Revista Aportes Para La Integración Latinoamericana*, 4(4), 1–22. Recuperado de <http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2011/09187.pdf>
- Bizzozero, L. (2010d). Uruguay y los procesos de integración regional Trayectoria ,

- cambios y debates, 97–117. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/25530243.pdf>
- Bizzozero, L & Clemente, I. (coords) (2011) *La Política Internacinal en un mundo en mutación*. Montvideo. Ed.Banda Oriental
- Bizzozero, L. (2013). ¿Nueva iniciativa integracionista , pieza geopolítica o contrapunto con el MERCOSUR ? Recierado de <http://curi.org.uy/archivos/estudiocuri0209bizzozero.pdf>
- Bizzozero, L. (2015) “Del espacio sudamericano al latinoamericano/caribeño: un regionalismo plural con definiciones espaciales en la segunda década del siglo XXI” en María de Monserrat Llairó – Priscila Palacios Los interrogantes de América Latina en la era global *Imago Mundi*, Buenos Aires, 2015. pp. 29-42
- Bizzozero, L. y Raggio, A. (2016). El impacto de la República Popular China en el eje Argentina-Brasil entre el 2004 y el 2014. ¿Evolución sistémica-estructural o definiciones político estratégicas? Recuperado de: <http://institucional.us.es/revistas/Araucaria/Año%2020%20Nº%2035%202016/Lincoln.pdf>
- Bizzozero, L. (s.f.). Los veinte años del MERCOSUR y la vigencia del bloque, 1–6. Recuperado de [http://www.aacademica.org/0036/%L\\_Bizzozero/892%0AActa](http://www.aacademica.org/0036/%L_Bizzozero/892%0AActa)
- Boito, A. (2012). *As bases políticas do neodesenvolvimentismo. Trabajo presentado en el Fórum Econômico da FGV*. Recuperado de [http://cemacro.fgv.br/sites/cemacro.fgv.br/files/Painel 3 - Armando Boito Jr - As bases políticas do neodesenvolvimentismo\\_0.pdf](http://cemacro.fgv.br/sites/cemacro.fgv.br/files/Painel%203%20-%20Armando%20Boito%20Jr%20-%20As%20bases%20políticas%20do%20neodesenvolvimentismo_0.pdf)
- Bourdieu, P. (2001). *Las estructuras sociales de la economía*. Buenos Aires: Manantial.
- Brutto, L., & Brutto, G. Lo. (2012). Reflexiones en torno al libro *Brasil Potencia: entre la integración regional y un nuevo imperialismo* de Raúl Zibechi. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28628335009>
- Caballero, S. (2011). *El proceso de integración del MERCOSUR a través de las teorías de la integración regional* (CEFIR). Montevideo.
- Cadena, J. P. (2006). La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial al mercado mundial. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia Y Seguridad, 1*, 115–141. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=92710107>
- Caetano, G. (2011) “El "Uruguay Internacional" y la región: apuntes históricos y desafíos vigentes”. En Ministério das Relações Exteriores. *Brasil-Uruguai: os próximos 20 anos*. (pp. 151-180) Brasilia: Fundação Alexandre de Gusmão
- CAF. (2005). *El compromiso de la CAF con la integración suramericana*. (Grupo Intenso, Ed.). Caracas.
- Cámara de Senadores. Comisión de Asuntos Internacionales. Tratado entre la Republica Oriental Del Uruguay y la Republica Argentina para la construccion de un puente sobre el Rio De La Plata. Aprobación (1998). Uruguay. Recuperado de <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/S1998110548-017419746.pdf>

- Cámara de Representantes. (2012a). Diario de Sesiones. Cámara de Representantes, 3ª Sesión (Extraordinaria). República Oriental del Uruguay, 1–49.
- Cámara de Representantes (2012b). *SESIÓN DEL DÍA JUEVES 20/12/2012. Transcripción discusión sala: Puerto de aguas profundas situado en las costas del Océano Atlántico. (Habilitación). De.* Montevideo. Recuperado de [http://www.diputados.gub.uy/wp-content/uploads/2013/03/C2063\\_003\\_2012.pdf](http://www.diputados.gub.uy/wp-content/uploads/2013/03/C2063_003_2012.pdf)
- Cámara De Representantes XLVIIa. Legislatura Comisión de Transporte, C. y O. P. (2013). *Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 19 de diciembre de 2012. PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS, Habilitación.* (Vol. 2013).
- Camara de Representates. Diario de sesioes. Cámara de representantes, Pub. L. No. 72a Sesión. Número 3833 (2012). Uruguay.
- Camara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay. (2012). Departamento de Estudios Económicos Relación Uruguay – Argentina Efectos sobre el Sector Comercio y Servicios, 1–6. Recuperado de <http://www.cncs.com.uy/content/uploads/Informe-185-Relación-Uruguay-Argentina.-Sector-Comercio-y-Servicios.pdf>
- Cardoza, J. A. (2010). El liderazgo sudamericano de Brasil : los difíciles caminos del consenso y la hegemonía. *Agenda Internacional, 17 Num.28, 237–248.* Recuperado de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/article/view/3675/3654>
- Carlos, J., & Leyton, G. (n.d.). *No Title.*
- Carou, H. C., & Bringel, B. (2010). Articulaciones del Sur Global: afinidad cultural, internacionalismo solidario e Iberoamérica en la globalización contrahegemónica. *Geopolítica(s). Revista de Estudios Sobre Espacio Y Poder, 1(1), 41–63.* <https://doi.org/>
- Chiarella, R. (2011) Redes y territorio: la iniciativa IIRSA en foco. *Espacio y Desarrollo N° 23, 2011, pp. 5-29.*
- CEPAL. (2011). UNASUR Infraestructura para la integración regional. Recuperado de <http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/pe/2011/09509.pdf>
- CIPAP. (2012a). *Avances en el análisis de localización* (Vol. 2012). Montevideo. Recuperado de [https://medios.presidencia.gub.uy/jm\\_portal/2012/noticias/NO\\_E682/zona-implementacion2.pdf](https://medios.presidencia.gub.uy/jm_portal/2012/noticias/NO_E682/zona-implementacion2.pdf)
- CIPAP. (2012b). Resumen De Las Conclusiones De La Comisión Interministerial Del Puerto De Aguas Profundas (CIPAP).
- CIPAP (2013). Primera Campaña de Monitoreo Ambiental Puerto Aguas Profundas. Recuperado de [https://medios.presidencia.gub.uy/jm\\_portal/2012/noticias/NO\\_E682/campana\\_verano\\_pap.pdf](https://medios.presidencia.gub.uy/jm_portal/2012/noticias/NO_E682/campana_verano_pap.pdf)
- Cipoletta, G. (2015). Financiamiento de la infraestructura para la integración regional: alternativas para América del Sur. *Serie Financiamiento Para El Desarrollo, (259).*

Recuperado de  
[http://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/gct\\_jan2016\\_serie\\_financiamiento\\_infraestructura.pdf](http://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/gct_jan2016_serie_financiamiento_infraestructura.pdf)

- CLACSO. (2012). *El Estado en América Latina. Continuidades y rupturas*. (E. Sader, Ed.), *El estado en América Latina: Continuidades y rupturas*. Santiago de Chile: CLACSO.
- Coord., Aranibar, A., & Rodríguez, B. (2013). *América Latina ¿del neoliberalismo al neodesarrollismo?* (Siglo XXI, Ed.). México D.F.
- Coord., Bizzozero, L., Sierra, G. de, & Terra, I. (2010). *La inserción internacional de Uruguay en debate*. (EDICIONES DE LA BANDA ORIENTAL S.R.L., Ed.). Montevideo: CSIC - Universidad de la República.
- Corporación Nacional para el Desarrollo. (2004). Memoria y Balance 2013. 28°Ejercicio social., 1–12.
- Cueva, M. (2011). El Estado: ficciones, realidades y tareas en América Latina. Argumentos, 83-106. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=59519896004>
- Dallanegra, L. (2010). Teoría y metodología de la geopolítica. Hacia una geopolítica de la “construcción de poder.” *Revista Mexicana de Ciencias Políticas Y Sociales*, LII, 15–42. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=42118500002%5Cnhttp://aplicacionesbiblioteca.udea.edu.co:2155/pdf/421/42118500002.pdf>
- Devés, E. (2012) *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Entre la modernización y la identidad*. Tomo I: Del Ariel de Rodó a la CEPAL (1900-1950). 2da ed. Buenos Aires. Biblos.
- Escutia, R. (2014). *Consultoría para el apoyo en la estructuración del proyecto de puerto de aguas profundas - Informe Final*. Montevideo.
- Falero, A. (2007) Subjetividad colectiva y movimientos sociales. Una perspectiva para examinar los actuales procesos sociopolíticos y los escenarios posibles en el cono sur. Disponible en: [http://revistas.unisinos.br/index.php/ciencias\\_sociais/article/view/5658/2863](http://revistas.unisinos.br/index.php/ciencias_sociais/article/view/5658/2863)
- Falero, A. (2008a). “Desafíos teórico - metodológicos para el estudio de los movimientos sociales en América Latina” capítulo en libro colectivo “América Latina una y diversa: teorías y métodos para su análisis”, Cairo y de Sierra, comps., San José, Costa Rica, Editorial Alma Mater, páginas 225 a 247. También publicado en “El Uruguay desde la Sociología VI”, Dpto. Sociología, Montevideo, 2008.
- Falero, A. (2008b). Las batallas por la subjetividad: luchas sociales y construcción de derechos en Uruguay. Editorial: Fanelcor, Montevideo.
- Falero, A. (2011). Los enclaves informacionales de la periferia capitalista: el caso de Zonamérica en Uruguay. Montevideo: CSIC.

- Falero, A. (2013). La integración regional como estímulo para el desarrollo: ¿espejismo o realidad? Recuperado de <http://cienciassociales.edu.uy/wp-content/uploads/sites/3/2013/archivos/FALERO.pdf>
- Falero, A. (s.f.). Diez tesis equivocadas sobre la integración regional en América Latina. Elementos desde las Ciencias Sociales para una perspectiva alternativa. Recuperado de <http://www.cedep.ifch.ufrgs.br/articulo%20cedep.pdf>
- Faro, L. C., Pousa, C., & Fernandez, C. (2005). Conversas com Eliezer. *Editora Insight*. Recuperado de <http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Conversas+com+Eliezer#0>
- Ferreira, J. (2011) Brasil e Uruguai sob o signo da solidariedade e do pragmatismo. En Ministério das Relações Exteriores. Brasil-Uruguai: os próximos 20 anos. (pp. 105-121) Brasilia: Fundação Alexandre de Gusmão
- Frente Amplio. V Congreso Extraordinario Zelmario Michelini. 13 y 14 de diciembre de 2008 (2008). Uruguay.
- Gallego, M., Eggers-Brass, T. & Gil, F. (2012). *Historia Latinoamericana 1700-2005. Sociedad, culturas, procesos políticos y económicos*. Buenos Aires. Ed. Maipue
- Gálvez, L. (2012). China y los países en desarrollo : el caso de América Latina. *Estudios Internacionales*, 171, 7–27. Recuperado de <http://www.revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/viewFile/20852/22038>
- García De La Cruz, J. M., Lucena, J., Sánchez, Á., & Gayo, D. (2010). La integración productiva en MERCOSUR: orientaciones para la Unión Europea. Recuperado de [http://www.fundacioncarolina.es/wp-content/uploads/2014/07/Avance\\_Investigacion\\_41.pdf](http://www.fundacioncarolina.es/wp-content/uploads/2014/07/Avance_Investigacion_41.pdf)
- Genta, P. (2011). Dialogo politico-social por uruguay 2030, 1–13. Recuperado de [http://observatorio.mtop.gub.uy/docs/Uruguay\\_2030\\_Documento\\_final.pdf](http://observatorio.mtop.gub.uy/docs/Uruguay_2030_Documento_final.pdf)
- Harvey, D. (1998). *La condicion de la posmodernidad. Investigacion sobre los origenes del cambio cultural*. (Amorrurtu, Ed.), *Igarss 2014*. Buenos Aires. <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>
- Hyndman, J. (2004). *Geopolitics: Revisioning World Politics. Political Geography* (Vol. 23). <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2004.04.001>
- INALOG. (2015). *Informe Estadístico Anual 2015*. Montevideo. Recuperado de <http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2016/09/informeestadisticoanual2015.pdf>
- International Monetary Fund. (2014). *Uruguay: Selected Issues; IMF Country Report 14/07; October 29, 2013*. Recuperado de <https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2014/cr1407.pdf>
- International Security Advisory Board - USA. (2014). Energy Geopolitics : Challenges and Opportunities, 40. Recuperado de <https://www.state.gov/documents/organization/229409.pdf>

- IIRSA. (2000) Comunicado de Brasilia. Recuperado de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/comunicado\\_brasilia\\_es.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/comunicado_brasilia_es.pdf)
- IIRSA. (2010) Ejes de Integración y Desarrollo. Recuperado de [http://www.iirsa.org/ejes\\_fe/Infographic/Index](http://www.iirsa.org/ejes_fe/Infographic/Index)
- IIRSA. (2011) "IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos." Recuperado de <http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2011/09348es.pdf> 15
- José, S., & Rica, C. (2011). *Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de La RICAM ( RG-T744 ). Estudios Técnicos Preparatorios. Informe Final*. San José, Costa Rica. Recuperado de [http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/images/Documentos/Transportes/PACEMOS\\_Corredor\\_Pacifico\\_Intervenciones\\_Viales\\_Informe\\_Final.pdf](http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/images/Documentos/Transportes/PACEMOS_Corredor_Pacifico_Intervenciones_Viales_Informe_Final.pdf)
- Katz, C. (2014). ¿Qué es el neo-desarrollismo? (Parte II): Una visión crítica. Argentina y Brasil. *Argenpress*, 224–249. Recuperado de <http://www.argenpress.info/2014/07/que-es-el-neo-desarrollismo-parte-ii.html>
- Langone, D. (2014). *Claves del relacionamiento externo de Uruguay con Brasil. Período 2005-2014*. Universidad de la República.
- López Dawson, C. (2013). Derechos Humanos en el Siglo XXI 2012.
- Lujan, C. (2014). Brasil como actor global: una mirada desde Uruguay. Disponible en <http://web.isanet.org/Web/Conferences/FLACSO-ISA BuenosAires 2014/Archive/dd7c3966-dee2-4b54-8ad4-a1cd02372368.pdf>
- Luz, P. H. (2013). O Pensamento Geopolítico Brasileiro no Século XX: de Everaldo Backheuser a Carlos de Meira Mattos (pp. 1–26).
- Mazza, E. (2015). Observatorio de prospectiva tecnológica en transporte y logística en Uruguay. *Universidad de Montevideo*, 32–56. Recuperado de [http://www.um.edu.uy/\\_upload/\\_investigacion/web\\_investigacion\\_64\\_Obserbatoriodeprospectiva.pdf](http://www.um.edu.uy/_upload/_investigacion/web_investigacion_64_Obserbatoriodeprospectiva.pdf)
- Mazza, E., & Vega, M. (2011). Puerto de aguas profundas, plataforma logística regional. *Memoria de Trabajos de Difusión Científica ...*, 9, 21–32. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3872558>
- Mejia, L. (2012). *Geopolítica de la integración Subregional El rol de Brasil*.
- MERCOSUR. Declaración de Asunción sobre corredores Bioceánicos (2015). Recuperado de [http://www.itamaraty.gov.br/images/ed\\_integracao/DeclaracionBioceanicos.pdf](http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/DeclaracionBioceanicos.pdf)
- MERCOSUR (2013) INFORME SEMESTRAL DE ACTIVIDADES DE LA COMISIÓN DE REPRESENTANTES PERMANENTES DEL MERCOSUR PRESIDENCIA PRO TEMPORE URUGUAYA ENERO – JUNIO 2013. Recuperado de [http://www.mercosur.int/innovaportal/file/5601/1/cmc\\_2013\\_acta01\\_ane10\\_es\\_di04\\_-\\_informe\\_semestral\\_crpm\\_al\\_cmc\\_-\\_final\\_completo\\_con\\_informe\\_ca.pdf](http://www.mercosur.int/innovaportal/file/5601/1/cmc_2013_acta01_ane10_es_di04_-_informe_semestral_crpm_al_cmc_-_final_completo_con_informe_ca.pdf)

- MERCOSUR/CMC/DEC.N°01/10. Reglamento del fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR (2010). Recuperado de [http://focem.mercosur.int/uploads/normativa/DEC\\_001-2010\\_ES\\_FERR1\\_Reglamento\\_FOCEM-9.pdf](http://focem.mercosur.int/uploads/normativa/DEC_001-2010_ES_FERR1_Reglamento_FOCEM-9.pdf)
- MERCOSUR/CMC/DEC.N°35/15. Adecuación del reglamento del fondo para la convergencia estructural del MERCOSUR. Recuperado de [http://focem.mercosur.int/uploads/normativa/DEC\\_035-2015\\_ES\\_AdecuacionFOCEM-Dec\\_01-10-1.pdf](http://focem.mercosur.int/uploads/normativa/DEC_035-2015_ES_AdecuacionFOCEM-Dec_01-10-1.pdf)
- Mercosur, E., Vazquez, M., Isabel, E., Delgado, C., Permanente, R., General, S., ... Martins, R. (2014). “ La integración regional como proyecto estratégico y la participación popular ”., 1–50.
- Mignolo, W. (2007) La idea de América Latina. La herida colonial y la opción decolonial. Editorial Gedisa, Barcelona.
- Ministerio de Defensa. (n.d.). RESUMEN ARTÍCULOS : Presna, 1–3.
- Ministerio de Minas e Energía. (2013). *Plano decenal de expansao da malha de transporte dutoviário – PEMAT 2013-2022*. Brasil. Recuperado de [http://www.epe.gov.br/PEMAT/Relatório\\_PEMAT\\_Consulta Pública.pdf](http://www.epe.gov.br/PEMAT/Relatório_PEMAT_Consulta_Pública.pdf)
- Ministerio de Transporte y Obras Publicas. (2009). Transición de Gobierno 2009-2010. MTOP - República Oriental del Uruguay, 1–49. Recuperado de [http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/03/InformesTransicion2009-2010/10\\_MTOP\\_Informe\\_de\\_Transicion\\_2009-2010.pdf](http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/03/InformesTransicion2009-2010/10_MTOP_Informe_de_Transicion_2009-2010.pdf)
- Ministerio de Transporte de Obras Públicas. EJES ESTRATÉGICOS DE LA GESTIÓN 2010-2015 (2010). Uruguay. Recuperado de <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/21240/Memoria+Anual+2010/2bfdfb57-7f43-46a3-9c5f-f7c5090f585c?version=1.0>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2014a). *Alcance y metodología de los estudios de ingeniería realizados estudios básicos, plan maestro y configuración portuaria del puerto de aguas profundas*. Montevideo.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2014b). *Informe y Memoria Anual de la gestión del Gobierno Nacional. Tomo ii - Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. Recuperado de <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/21240/Memoria+Anual++2013/01b6d92d-4a87-47e8-8a29-018ac9dbc98f?version=1.0>
- Ministerio de Trasmporte y Obras Público - CIPAP. (2014c). Estudio de Factibilidad. Proyecto de Construcción y Desarrollo de un Puerto de Aguas Profundas (PAP) en Uruguay. Montevideo.
- Ministerio do Planejamento Orcamento e Gestao. (2014). Relatório Anual de Avaliação do PPA 2012-2015 Tomo II - Programasa de Infraestrutura, II. Recuperado de <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/arquivo/spi-1/ppa-1/2015/tomo-ii-programas-de-infraestrutura.pdf>
- Miyamoto, S. (1981). Os Estudos Geopolíticos No Brasil: Uma Contribuição Para Sua Avaliação. *Perspectivas*, (70), 75–92. Disponible en:

- <http://seer.fclar.unesp.br/perspectivas/article/viewFile/1713/1394..>
- Martins, A. (2015). Neodesarrollismo y extracción en la construcción, 1–12. Disponible en: [http://ides.org.ar/wp-content/uploads/2015/09/Praticas\\_de\\_oficio\\_15\\_articulo\\_3\\_Martins\\_Moraes1.pdf](http://ides.org.ar/wp-content/uploads/2015/09/Praticas_de_oficio_15_articulo_3_Martins_Moraes1.pdf)
- Mouron, F. (2013). Liderazgo Brasileiro en Sudamérica : “Percepciones del accionar de Brasil a través de un análisis de medios ,” 1–64. Disponible en. [http://www.iri.usp.br/documentos/defesa\\_2014-02-03\\_fernando\\_mouron\\_ME.pdf](http://www.iri.usp.br/documentos/defesa_2014-02-03_fernando_mouron_ME.pdf)
- Movimiento Uruguay Libre. Análisis de la sección titulada “El régimen fiscal para la minería de gran porte en Uruguay”, del IMF Country Report No. 14/7 del Departamento del Hemisferio Occidental del Fondo Monetario Internacional. GRUESOS (2014). Uruguay.
- Nagem, A., & Junior, D. (2013). Alvaristo Nagem Dair Junior Sistema Portuário No Brasil. Recuperado de <http://www.esg.br/images/Monografias/2013/DAIRJUNIOR.pdf>
- Navarro, V. (n.d.). *Las falacias del neoliberalismo*. Recuperado de <http://www.vnavarro.org/?p=5827>
- Nicolini, R. S. (2011). *Análisis inicial de viabilidad para la instalación de un puerto de aguas profundas en la costa oceánica del Uruguay. Primera Estapa*. Montevideo.
- Nogueira, F. (2013). Financiamento De Longo Prazo No Brasil: Um Mercado Em Transformação. Recuperado de [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_1843.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1843.pdf)
- Novelo, F. (2001). Un recorrido por las teorías de la integración regional. *Análisis Económico, XVII*, 121–140. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/413/41303405.pdf>
- Noyola, A. (2014, July). Geopolitica del Banco BRICS: estrategia y cooperación financiera. *ALAI, America Latina En Movimiento*. Recuperado de <http://alainet.org/active/75440>
- O’Tuathail, G. (1996). *Critical Geopolitics: The Politics of Writing Global Space. Journal of Chemical Information and Modeling* (Vol. 53). Recuperado de <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- ODEBRECHT. (2013). *Crecimiento Sostenible*. Recuperado de [http://www.odebrecht.com/sites/default/files/ra-odebrecht-2013\\_espanhol.pdf](http://www.odebrecht.com/sites/default/files/ra-odebrecht-2013_espanhol.pdf)
- Padovani, F. (n.d.). A estratégia do império, 1–77. Recuperado de <https://pedrochadarevian.files.wordpress.com/2009/08/mondragon2009b1.pdf>
- Piedra-Cueva, I.(2012) Análisis de localización del puerto de aguas profundas en la costa oceanica del Uruguay. FASE: 1 Macroterritorial Eje Tematico: 1.1 Ambiental Tema : dinámica costera. Montevideo. CIPAP.
- Prado, J. (2013). *A desindustrialização e a reprimarização da economia no processo de desenvolvimento brasileiro : Uma Nova Realidade ou um Processo de Readaptação?* Escola Superior de Guerra (ESG). Recuperado de

- <http://www.esg.br/images/Monografias/2013/PERES.pdf>
- Ramos, H. D., Vaschetto, M., & Capdevila, C. (2015). Preferencias políticas e integración regional. Análisis comparado del FPV (Argentina), PT (Brasil), FA (Uruguay) y APC (Paraguay), 1–17.
- Rodríguez, M. (2016). La evolución de la política exterior China. *Araucaria*, 18(35), 319–339. Recuperado de <https://doi.org/10.12795/araucaria.2016.i35.16>
- Romero Gallardo, M. V., Peña González, R., & González Ulloa Aguirre, P. A. (2012). Brasil: raíces geopolíticas y actual influencia en expansión. *Política Y Cultura*, 155(37), 233–253. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26723182011> Política
- PLANAVE S.A., P. (2014). *Estudios Preliminares del Puerto de Aguas Profundas (PAP)*. Montevideo.
- Presidencia. (2012). ORIENTAL REPUBLIC OF URUGUAY AUGUST 2012 DESIGN , CONSTRUCTION , OPERATION AND FUNDING OF THE “ DEEP WATER PORT ” PROJECT PRESENTATION OF INTEREST EXPRESSIONS ’ APPLICATION TO PARTICIPATE IN DATA ROOM MEETINGS Announces ; , (August), 1–25.
- Quiroga, Y. & Franca, C. (2010) *Política exterior de los gobiernos progresistas del Cono Sur : convergencias y desafíos* . Sao Paulo. Fundación Friedrich Ebert.
- Santos, J. dos. (2010). “ Neo - Desenvolvimento ” Na Periferia ? As Contradições Político-Econômicas Da Atuação Do Estado Brasileiro Sobre a América Latina Por Meio. Recuperado de [http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT14/GT14\\_DosSantosFerreira.pdf](http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT14/GT14_DosSantosFerreira.pdf)
- Santos, C. , Narbondo, I., Oyhantçabal, G., Gutiérrez, R. (2013). Seis tesis urgentes sobre el neodesarrollismo en Uruguay. *Contrapunto*, (2), 13-32.
- Schutte, G. R. (2012). Neodesenvolvimento E A Busca De Uma Nova Inserção Internacional Giorgio Romano Schutte 47. Recuperado de [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_1732.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1732.pdf)
- Serbin, A. (2014). *¿Atlántico vs. Pacífico? Mega-Acuerdos e Implicaciones Geo-Estratégicas para América Latina y el Caribe*. (Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales, Ed.), *Anuario de la Integración Regional de América Latina y el Caribe*. Buenos Aires.
- Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe. (2015). Análisis de las relaciones económicas y financieras de América Latina y el Caribe con el grupo BRICS Relaciones Extra-Regionales. Recuperado de <http://www.sela.org/media/1998334/analisis-de-las-relaciones-economicas-y-financieras-de-alc-brics.pdf>
- Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe. (2016). Reporte de integración económica, *Nro 1*. Recuperado de <http://www.sela.org/media/2463566/reportefinal-n1-marzo-2016.pdf>
- Sorj, B., & Fausto, S. (2013). Brasil y América Latina: ¿Qué Liderazgo es Posible?

- Recuperado de  
[http://www.plataformademocratica.org/Archivos/Brasil\\_y\\_America\\_Latina\\_Que\\_Liderazgo\\_es\\_Posible.pdf](http://www.plataformademocratica.org/Archivos/Brasil_y_America_Latina_Que_Liderazgo_es_Posible.pdf)
- Sunkel, O., & Paz, P. (1970). *El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo*. (Siglo XXI, Ed.) (1ra ed.). México D.F.
- Svampa, M. (2011). Extractivismo neodesarrollista y movimientos sociales. ¿Un giro ecoterritorial hacia nuevas alternativas? en Fundación Rosa Luxemburgo (Ed.), *Más Allá del Desarrollo* (1ra Edición, pp. 185–217). Quito. Recuperado de [http://rosalux.org.mx/docs/Mas\\_alla\\_del\\_desarrollo.pdf](http://rosalux.org.mx/docs/Mas_alla_del_desarrollo.pdf)
- UNASUR/COSIPLAN/FIESP. (n.d.). 8 Ejes de Integración de la Infraestructura de América del Sur. 2012, 1–350. Recuperado de <http://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/8-ejes-de-integracion-de-la-infraestructura-de-america-del-sur/>
- UNCTAD. (2014). El transporte marítimo 2014. *Publicación de Las Naciones Unidas*, (Nueva York y Ginebra), 149. Recuperado de <http://unctad.org/ttl%0Ahttp://unctad.org/rmt%0Ahttp://unctad.org/transportnews>
- United Nations. (2012). Informe sobre las inversiones en el mundo 2012. *Conferencia de Las Naciones Unidas Sobre El Comercio Y Desarrollo UNCTAD*, 58. Recuperado de [unp.un.org%5Cnwww.unctad.org/díae](http://unp.un.org%5Cnwww.unctad.org/díae)
- Uruguay XXI. (2013). *Infraestructura y construcción 2013*. Montevideo.
- Uruguay XXI. (2016). *Informe de Zonas Francas en Uruguay*. Recuperado de [http://www.uruguayxxi.gub.uy/guia/descargas/Zonas Francas - Uruguay XXI.pdf](http://www.uruguayxxi.gub.uy/guia/descargas/Zonas_Francas_-_Uruguay_XXI.pdf)
- Vidal, G., Guillén R., & (comp). (2007). En busca del desarrollo perdido. En publicación: Repensar la teoría del desarrollo en un contexto de globalización. Homenaje a Celso Furtado. *Repensar La Teoría Del Desarrollo En Un Contexto de Globalización. Homenaje a Celso Furtado*, 469–488. Recuperado de [http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/vidal\\_guillen/27Sunkel.pdf](http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/vidal_guillen/27Sunkel.pdf)
- Vieira Posada, E. (2005). Evolucion de la teorías sobre integracion en el contexto de las teorías de relaciones internacionales. *Papel Político*, 2005, 235–290. Recuperado de <http://www.javeriana.edu.co/politicas/publicaciones/documents/evolucion.pdf>
- Zamin Ferrous. (2014). *Proyecto Valentines. Actualización de solicitud de autorización ambiental previa. Tomo I Documentos de Proyecto*. Recuperado de [https://www.aratiri.com.uy/docs/estudio-de-impacto-ambiental-y-social/actualizacion-EsIA-2014/Tomo I Documentos de Proyecto.pdf](https://www.aratiri.com.uy/docs/estudio-de-impacto-ambiental-y-social/actualizacion-EsIA-2014/Tomo_I_Documentos_de_Proyecto.pdf)
- Zelada, A. (1989). *Derecho de la Integración Económica Regional*. (Depalma, Ed.). Buenos Aires.
- Zibechi, R. (2012). *Brasil potencia. Entre la integración regional y un nuevo imperialismo*. (Desde Abajo, Ed.). Bogotá, D.C. Recuperado de [http://biblioteca.hegoa.ehu.es/system/ebooks/19560/original/Brasil\\_potencia.pdf?1383563837](http://biblioteca.hegoa.ehu.es/system/ebooks/19560/original/Brasil_potencia.pdf?1383563837)
- Zibechi, R. (2016) Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA. Recuperado de

[http://cdes.org.ec/web/wp-content/uploads/2016/01/Articulo-Zibechi\\_Interconexión-sin-integración.pdf](http://cdes.org.ec/web/wp-content/uploads/2016/01/Articulo-Zibechi_Interconexión-sin-integración.pdf)

## Anexos

- Alcalde, J. (2010). El liderazgo sudamericano de Brasil : los difíciles caminos del consenso y la hegemonía. *Agenda Internacional*, 17 Num.28, 237–248. Retrieved from <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/article/view/3675/3654>
- Aranibar, A., & Rodriguez, B. (2013). Latinoamérica, ¿del neoliberalismo al neodesarrollismo? In Siglo XXI (Ed.), *América Latina ¿del neoliberalismo al neodesarrollismo?* (pp. 21–80). México D.F.
- Cámara de Senadores. Comisión de Asuntos Internacionales. TRATADO ENTRE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPUBLICA ARGENTINA PARA LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE SOBRE EL RIO DE LA PLATA Aprobación (1998). Uruguay. Retrieved from <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/S1998110548-017419746.pdf>
- Faro, L. C., Pousa, C., & Fernandez, C. (2005). Conversas com Eliezer. *Editora Insight*. Retrieved from <http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Conversas+com+Eliezer#0>
- INALOG. (2015). *Informe Estadístico Anual 2015*. Montevideo. Retrieved from <http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2016/09/informeestadisticoanual2015.pdf>
- Rodríguez, M. (2016). La evolución de la política exterior China. *Araucaria*, 18(35), 319–339. <https://doi.org/10.12795/araucaria.2016.i35.16>
- UNCTAD. (2014). El transporte marítimo 2014. *Publicación de Las Naciones Unidas*, (Nueva York y Ginebra), 149. Retrieved from <http://unctad.org/tl%0Ahttp://unctad.org/rmt%0Ahttp://unctad.org/transportnews>

# Índice ANEXOS

ANEXO: Cronología de hechos vinculados al Puerto de Aguas Profundas 2007 - 2015	110
.....	110
2007 .....	110
2008 .....	110
2009 .....	111
2010 .....	112
2011 .....	117
2012 .....	129
2013 .....	139
2014 .....	145
2015 .....	156
Anexo: Entrevistas.....	162
MOVIMIENTOS SOCIALES.....	163
MOV-ENTREVISTADO 1. MOVIMIENTO MINERÍA.....	163
MOV-ENTREVISTADO 2. MOVIMIENTO MINERÍA.....	167
ACTORES PRIVADOS .....	169
PRIV- ENTREVISTADO 1. ....	169
PRIV- ENTREVISTADO 2. ....	176
PRIV- ENTREVISTADO 3. ....	181
ACTORES PUBLICOS.....	183
PUBL-ENTREVISTADO 1. ....	183
PUBL-ENTREVISTADO 2. ....	189
PUBL-ENTREVISTADO 3. ....	191
PUBL-ENTREVISTADO 4. ....	196
Anexo: Documento relevantes.....	198

# **ANEXO: Cronología de hechos vinculados al Puerto de Aguas Profundas 2007 - 2015**

## **2007**

**ENERO 2007.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 36,63

**2007.** (Según indica la página de la empresa) “La empresa Minera Aratirí inicia trabajos de prospección, exploración y explotación del suelo en Durazno, Cerro Largo, Florida y Treinta y Tres.”.

**DICIMEMBRE 2007.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 36,63.

## **2008**

**ENERO 2008.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 60,80

**19 MAYO DE 2008.** El presidente Vázquez aprobó el proyecto de Puerto de Aguas Profundas en La Paloma presentado por Benel (es un bufete de abogados españoles que representa a un conglomerado de empresas- OHL, ACS Dragados y construcciones, Tafesa, Remolcadores Ibaizabal, Bardera, Cobra, Algeposa, Arquitectos Avalos y herreros India, entre otras), el proyecto apunta a ser un polo logístico internacional, se vinculan a él las empresas Portucel, Zamin Ferrous y Petrobras. Se lo plantea como que “está pensado para Uruguay, pero también como una solución regional”.

**26 ABRIL DE 2008,** 3er. Foro Social Rocha. Participaron como panelistas ANP (Ing.Fernando Puntigliano), MTOP (Ing. Edí Juri), el Consorcio español Benel (Sr.Julián Roa Haro), MIEM (Sub Secretario Cr. Gerardo Gadea), Ponencia del Prof. Bernardo Quagliotti de Bellis, ponencia titulada "Puerto oceánico en Uruguay en costa del departamento de Rocha para el Mercosur atlántico" (<http://www.diarioeleste.com/archivo/25-11-08/informacion.shtml>) , Dr. Luis Larrañaga (gobierno) y el Diputado Mtro. José Carlos Cardoso.

([http://www.rochatotal.com/foro%20social%20rocha/3er%20foro\\_social.php](http://www.rochatotal.com/foro%20social%20rocha/3er%20foro_social.php))

**18 JUNIO 2008.** La empresa BELAVY S.A. solicita la marca “MINERA ARATIRI”

Fuente: <http://www.licitaciones.com.uy/?tc=nt&nt=1271&scat=>

**1 OCTUBRE 2008.** En la 45ª Sesión Ordinaria de la Cámara De Senadores en lo que refiere a Asuntos Entrados, a la Comisión De Asuntos Internacionales se plantea “- por el que se propone fortalecer la política nacional de puertos mediante la creación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo y la instalación de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha.”.

<http://www.parlamento.gub.uy/sesiones/AccesoSesiones.asp?Url=/sesiones/diarios/senado/html/20081001s0045.htm>

**DICIEMBRE 2008.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 69,98

## **2009**

**21 JULIO 2009.** (Verificar fecha) Presenta renuncia el presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Fernando Puntigliano. “...Víctor Rossi, permitió confirmar el anuncio del alejamiento de Puntigliano: ‘Presentó renuncia por motivos personales, por lo que le fue inmediatamente aceptada pero aún sin fecha’.”

Fuente:<http://www.lr21.com.uy/politica/373759-puntigliano-deja-cargo-en-la-anp-por-motivos-personales>

**20 AGOSTO 2009.** El Presidente Vazquez anuncia cambios de gabinete, los cambios anunciados son en ministerios de Defensa e Industria y en las presidencias de Ancap y ANP, Cancillería, la subsecretaría del MEC y la OPP.

**14 SEPTIEMBRE 2009.** Prensa de Florida publica: “En la localidad floridense de Valentines, una empresa multinacional india está buscando desde hace tres años mineral

de hierro, teniendo como timonel al ex director de la Administración Nacional de Puertos, Fernando Puntigliano.”

Fuente:<http://noticiasfloridaonline.blogspot.com.uy/2009/09/buscan-hierro-en-valentines.html>

**25 OCTUBRE 2009.** Primera vuelta de las elecciones nacionales, los resultados fueron un 47.96% para el Frente Amplio (José Mujica-Danilo Astori) y un 29,07% para el Partido Nacional (Luis Alberto Lacalle-Jorge Larrañaga). El Frente Amplio obtuvo la mayoría absoluta en Senadores y en la Cámara de Representantes.

**29 NOVIEMBRE 2009.** Segunda vuelta en las elecciones nacionales (balotaje), vence el Frente Amplio con un 54,63%.

**DICIEMBRE 2009.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 105,25.

## **2010**

**ENERO DEL 2010.** Presentación de Programa Local de gobierno del FA en Rocha (revisar si hay algo sobre algún PAP).

**ENERO 2010.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 125,91.

**1-2 FEBRERO 2010.** Reuniones entre el presidente electo José Mujica y parte de futuro gabinete con autoridades del Banco Mundial (BM), en el Hotel NH Columbia.

En nota al El Espectador Enrique Pintado ya presentado como futuro Ministro de Transporte y Obras Públicas, dijo que el ferrocarril y un puerto de aguas profundas son los puntos esenciales del gobierno con el fin de que Uruguay se convierta en un centro logístico de la región. Se señala que se trabajará con un posible aporte y participación de privados para el desarrollo de la infraestructura.

Fuente:<http://www.espectador.com/politica/173269/agro-y-cambio-climatico-en-segunda-reunion-con-bm>

**1 MARZO 2010.** Asume el nuevo gobierno.

**26 DE MARZO, 2010.** Se publica en página de Presidencia. “Empresa minera se instalará en Uruguay y generará 1.000 puestos de trabajo, U\$S 1.500 millones de inversión.”

Fuente: <http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/03/2010032609.htm>

**31 MARZO 2010.** El sitio Montevideo Portal cita al Pro-secretario de la Presidencia, Diego Cánepa, informando que el presidente Mujica se reunirá en los próximos días con el senador Luis Alberto Lacalle para informarle sobre la inversión del puerto de aguas profundas en las costas de Rocha. A su vez señala que el Presidente se reunió con el Senador Bordaberry y dialogó sobre la inversión de la empresa minera Aratirí. Señala el texto que “La empresa minera necesita un puerto de aguas profundas que se ubicaría en las costas rochenses, pero no en La Paloma, tal como se viene manejando desde hace años.”.

Fuentes: <http://www.montevideo.com.uy/auc.aspx?106760>

**11 ABRIL 2010.** Ministro Enrique Pintado realiza declaración a la prensa: “en el lugar que tenemos más cerca, donde tenemos la profundidad más grande, de la costa ,y además tenemos una formación rocosa que nos permite apoyarnos para hacer las estructuras de ese Puerto en el medio del mar, es en La Paloma”... “También tenemos que poner al servicio de eso carreteras, ferrovías, ríos y eso es un gran desafío. Lo que inicio el Presidente (Mujica) es motivar el interés de Brasil, de Bolivia para hacer un gran puerto del Mercosur,...”

Fuente: <http://www.rochatotal.com/Punto%20de%20Mira/puntom2010.php?id=puerto-aguas-profundas.350>.

**11 MAYO 2010.** En discurso del Presidente Mujica en ANCAP en el nombramiento de Sendic al frente del Organismo, indica que “[...] y ANCAP quiere estar en el desarrollo de la logística del país, si se va a realizar un puerto de aguas profundas queremos estar ahí, [...]” (Nota de ANCAP: “Asunción de nuevas autoridades en ANCAP”).

**30 JUNIO-1 JULIO 2010.** Realizan trabajo en La Paloma y puertos de Montevideo misión técnica brasileña compuesta por representantes de la Secretaría Especial de Puertos y de la “Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios” (ANTAQ), con el fin de evaluar las posibilidades de cooperación con Uruguay en la realización de estudios de demanda y de viabilidad técnica del proyectos

Fuente:[http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/07/comunicado\\_conjunto\\_final-esp.pdf](http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/07/comunicado_conjunto_final-esp.pdf)

**30 JULIO 2010.** Reunión entre el Presidente de Brasil Luiz Inácio Lula da Silva y el de Uruguay José Mujica, en las ciudades de Santana do Livramento (Brasil) y Rivera. En comunicado conjunto se anunció que se identificarán formas de participación brasileña en las etapas de planeamiento y ejecución de las obras del Puerto de Aguas Profundas de La Paloma.

Fuente:[http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/07/comunicado\\_conjunto\\_final-esp.pdf](http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/07/comunicado_conjunto_final-esp.pdf)

**JULIO DE 2010** Se firmó el acuerdo (confirmar si se ratificó o no) entre Uruguay y Brasil sobre el transporte fluvial y lacustre de la hidrovía Uruguay – Brasil. En el acuerdo las partes se comprometen a “adoptar las medidas necesarias para facilitar e incrementar la navegación entre los puertos fluviales y lacustres brasileños y uruguayos”.

<https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp5647453.htm>

<https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/ficha-asunto/107793>

**JULIO 2010.** Primera mención de un PAP en documento de estrategias portuarias de MTOP. (doc:\_\_\_ )

**5 DE AGOSTO 2010.** El Poder Ejecutivo da su consentimiento, en nota firmada por el secretario Brescia y el gerente de la minera Puntigliano, a la instalación de la terminal portuaria de Aratirí en un predio del Ministerio de defensa en La Angostura.

**8 AGOSTO 2010.** En nota a medio Punto de Mira, el ya Gerente General de la Minera Aratirí, Ing. Fernando Puntigliano, anuncia que el gobierno aprobó la construcción de un Puerto de Aratirí.

<http://www.rochatotal.com/Punto%20de%20Mira/puntom2010.php?id=puerto.rocha.aratari.aprobado.360>

### **19 AGOSTO 2010**

La firma uruguaya Constructora Santa María presentó un proyecto al Poder Ejecutivo para la construcción de un puerto de aguas profundas en la costa de Rocha. Compite con el proyecto presentado por la empresa española Benel.

**FINALES DE AGOSTO.** Llegan representantes de la firma Benel para reunirse con el gobierno.

**6 OCTUBRE 2010.** La Empresa Minera Aratirí representada por el Gerente General Fernando Puntigliano, el responsable de enlaces con el Estado Cyro Croce y Justín Borenson responsable de medio ambiental y las señoras Helga Chulepin y Lourdes Fernández visitan la Comisión de Medio Ambiente de la Cámara de Senadores.

Fuente:

<http://www.parlamento.gub.uy/indexDB/Distribuidos/ListarDistribuido.asp?TIPO=CON&URL=/distribuidos/contenido/senado/S20100420.htm>

**21 OCTUBRE 2010.** Se realiza reunión de Coordinadores de URUPABOL con los Vicecancilleres de la República Oriental del Uruguay Dr.Roberto Conde Carreras; de la República del Paraguay Embajador Jorge Lara Castro y en representación del Estado Plurinacional de Bolivia el señor Salvador Ric Riera, quién fuera en ese momento Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en Uruguay, en el marco del mecanismo URUPABOL.

Se comunica apoyo a la realización de estudios de prefactibilidad para la construcción de un Puerto de Aguas Profundas de alcance regional en la costa atlántica del Uruguay, para lo cual los países solicitarán financiamiento en el marco del Acuerdo IIRSA.

Fuente: COMUNICADO DE PRENSA No. 90/10, MRREE

<http://www.mrree.gub.uy/frontend/page?1,inicio,ampliacion-actualidad,O,es,0,PAG;CONC;1009;4;D;reunion-de-coordinadores-de-urupabol-6102;2;PAG;>

**12 NOVIEMBRE 2010 (publicada 03/12/2010).** Se crea el Instituto Nacional de Logística (INALOG). Ley N° 18.697.

**18 NOVIEMBRE 2010.** Pintado presenta plan de inversiones en foro de empresarios nórdicos, el foco es colocado en la infraestructura vial y ferroviaria. (Fuente: BOLETÍN INFORMATIVO MTOP, Montevideo - Noviembre 2010 - N° 50 - Edición Quincenal)

**16 DICIEMBRE 2010.** Se realiza el Segundo Encuentro Regional de “Estrategias Regionales: Ordenamiento Territorial Región Este”; con participación de técnicos de MTOP, MIEM (Wilson Sierra), DINOT-MVOTMA (Ing. Agron. Manuel Chabalgoity) y autoridades departamentales (el Sr. Artigas Barrios Intendente Departamental )y locales (Sr. Alcides Perdomo Alcalde de La Paloma). El programa incluye una presentación del Puerto de Aguas Profundas por parte del Ing. Beatriz Tabacco, aunque probablemente tratándose del puerto de La Paloma.

**DICIEMBRE 2010.** El Ministerio de Transporte y Obras Públicas lleva adelante iniciativas orientadas para que Uruguay sea en 2030 un polo logístico regional. "Ello implica que nuestro país funcione como un centro de distribución de mercancías y personas de la región al mundo, y del mundo a la región, sostuvo el ministro Enrique Pintado."

Fuente:<http://www.lr21.com.uy/economia/441838-este-ano-se-rehabilitaran-48-rutas-nacionales>

**DICIEMBRE 2010.** Empresa Minera Aratiri anuncia en reunión en la Cámara de Industria que realizará Puerto de Aguas Profundas y que se iniciará a fines de 2011.

**27 DICIEMBRE 2010,** Publicación: 05/01/2011 Ley N° 18.719, Ley del Presupuesto Nacional 2010-2014, aprobada en diciembre de 2010. Esta ley previó la habilitación del

puerto de aguas profundas en algún lugar de la costa entre el Cabo Santa María y el arroyo Chuy. Según dicho artículo, “transcurridos treinta días de recibida la solicitud sin que la misma haya sido aprobada o rechazada por la Asamblea General, se tendrá por concedida la habilitación”. <http://www.impo.com.uy/bases/leyes/18719-2010>

(Posteriormente, este artículo fue considerado inconstitucional. V.)

**31 DICIEMBRE 2010.** Mujica recibió propuesta de inversión para puerto de aguas profundas en el este del país PROYECTO RONDARÍA LOS U\$S 3.500 MILLONES

Fuente:<http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/12/2010123101.htm>

**DICIEMBRE 2010.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 168,53.

**FINES DE 2010.** La Compañía Oriental de Desarrollo e Inversiones (CODI), grupo de capitales españoles, portugueses, rusos, griegos y franceses, presentó al Pte.Mujica el Proyecto Aurora, para construir un puerto de aguas profundas en La Angotura, según su delegado en Uruguay José Luis Vila, era una inversión de 8.000 millones de dólares, siendo un proyecto que hacía 18 años venía transitando por distintos gobiernos.

<https://elblogdejuanopereyra.blogspot.com/2013/09/puerto-aguas-profundas-jamas-se.html>

## 2011

**ENERO 2011.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 179,63.

**07 DE FEBRERO DE 2011** Se anuncia en prensa que “No habrá puerto de aguas profundas en La Paloma; Mujica dijo que no hay lugar. El presidente José Mujica reconoció que están avanzadas las negociaciones para la construcción de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha, aunque aclaró que las obras no se realizarán en La Paloma, "porque no hay espacio, está tomada por el turismo". Un grupo inversor uruguayo-español presentó una propuesta de puerto de uso general de aguas

profundas en la zona costera de Rocha denominada La Angostura, ubicada a 40 kilómetros de la ciudad de La Paloma, entre los balnearios La Esmeralda y Santa Teresa. No obstante, hace tres años fue presentada una propuesta de puerto de aguas profundas y de una planta gasificadora en la propia ciudad de La Paloma. En ese momento, la consultora española Inver SA dejó “congelada” la pretensión de continuar desarrollando el proyecto. En los últimos días de 2010 un nuevo grupo económico español marcó su interés en ejecutar el proyecto de aguas profundas en Rocha. Incluso, sus responsables tuvieron una entrevista con el propio Mujica. Este proyecto de la denominada Compañía Oriental de Desarrollo e Inversiones (CODIN) pretende ejecutar el proyecto de aguas profundas a 80 kilómetros de La Paloma, en la zona de La Angostura

A esta iniciativa se suma, coincidentemente, la propuesta de la minera Aratirí, de construir su propio puerto para sacar sus minerales. Pretende hacerlo en un área contigua al proyecto del grupo económico español. El proyecto de la minera incluye construir el puerto en un predio perteneciente al Ejército, que tiene 5 kilómetros de frente, informó ayer el intendente de Rocha, Artigas Barrios.

En el caso del proyecto de la Compañía Oriental de Desarrollo e Inversiones (con capitales uruguayos y españoles) se (estarían adquiriendo) ubicaría sobre 500 hectáreas de propiedad privada. Su puerto se dedicaría a carga general, de similares características al Puerto de Montevideo.

Fuente:<http://www.lr21.com.uy/politica/440528-no-habra-puerto-de-aguas-profundas-en-la-paloma-mujica-dijo-que-no-hay-lugar>

**11 FEBRERO 2011.** Se constituye el Movimiento por un Uruguay Sustentable (Movus) para movilizarse contra la instalación del proyecto Zamin Ferrous (Aratirí). Se integró por diversas organizaciones sociales del país, productores rurales, asociaciones de vecinos de la costa de Rocha, grupos estudiantiles y de trabajadores, investigadores, docentes, académicos y otros grupos autoconvocados.

**18 FEBRERO 2011.** Nota en el Espectador "El Ministerio de Transporte y Obras Públicas lleva adelante iniciativas orientadas para que Uruguay sea en 2030 un polo logístico regional."

Fuente:<http://www.espectador.com/politica/206178/uruguay-podria-ser-en-2030-un-polo-logistico-regional>

**24 FEBRERO 2011.** El MTOP en su informe “Acciones determinadas para que Uruguay sea un polo logístico regional” dice que “las principales obras que lleva adelante la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH) refieren a puertos deportivos y al puerto de La Paloma, con actividad comercial, militar, deportiva y de pesca. Por otra parte, el puerto de aguas profundas, estaría ubicado en un lugar estratégico, punto salida de la producción del país”.

**3 MARZO 2011.** “El intendente Artigas Barrios se reunió con el director de Compañía Oriental de Desarrollo e Inversiones, José Luis Vilas, quien representa en Uruguay al grupo español que opera en el puerto de La Coruña. [...] El puerto sería de cargas generales. La idea es que sea un punto de trasbordo fluvial entre buques grandes y más pequeños. El gobierno deberá decidir si declara el proyecto de interés nacional o no. Si diera el visto bueno, la empresa realizará los estudios de prefactibilidad y presentará un anteproyecto. "En marzo vendrían integrantes del grupo español con el trabajo más adelantado", dijo Barrios.

Fuente: <http://www.diarioeleste.com/archivo/03-03-11/noticias.shtml#3>

**3 MARZO 2011.** Aratirí presenta a la Dirección Nacional de Medio Ambiente (Dinama) la comunicación del Proyecto Valentines de extracción de hierro a cielo abierto en los yacimientos situados en los departamentos de Florida, Durazno y Treinta y Tres.

Fuente: Aratirí y otras aventuras, Victor Bacchetta, pag. 14.

**7 MARZO 2011.** Productores de Valentines, del departamento de Florida y vecinos del balneario La Esmeralda, de Rocha, de la Costa de Oro de Canelones y de Montevideo repartieron folletos en la Terminal de Tres Cruces y en la Ruta Interbalnearia alertando sobre los impactos ambientales y sociales negativos del proyecto de mina de hierro a cielo abierto y el puerto de aguas profundas en la costa rochense.

Fuente:<http://www.ultimasnoticias.com.uy/Edicion-UN/articulos/prints-2011mar14/eco02.html>

**14 AL 15 DE MARZO DE 2011.** Visita de Trabajo del Presidente José Mujica a San Pablo. Delegación y 70 empresarios de gremiales empresariales realiza ronda de negocios en la Federación de Industriales de San Pablo (Fiesp), entre los puntos planteados estuvo la participación público privada en inversiones, y por parte de la constructora Saceem (empresas en el área de logística) “Se planteó la posibilidad de que el gobierno brasileño invierta en el desarrollo de un puerto de aguas profundas en Rocha, pero hay que seguir el tema”, concluyó el director comercial de Saceem, Alejandro Ruibal.

Fuente: <http://www.cncs.com.uy/la-ventaja-de-llegar-en-el-avion-presidencial/>

**14 MARZO 2011.** “La firma ORASBA, que estudia la instalación de un puerto oceánico en Uruguay, planteó a Ancap trasladar la boya petrolera de José Ignacio unos 150 kilómetros hacia al Este. La propuesta apunta a vincular a través de un oleoducto el proyectado puerto profundo en La Angostura con la terminal del Este de Ancap en José Ignacio, consigna este lunes Últimas Noticias.”

Fuente: <http://www.fmgente.com.uy/noticias/proponen-relocalizar-boya-petrolera-jos%C3%A9-13532.html>

Sobre ORASBA: <http://archivo.presidencia.gub.uy/resoluciones/2003021210.htm>

**30 MARZO 2011.** El presidente de CND Ec. Luis Porto visita Rusia, en misión oficial junto a otras autoridades. En esa reunión se presentó en la Cartera de Proyectos en la sección infraestructura el transporte de: Red vial, Red ferroviaria y Puerto de aguas profundas.

Fuentes:

<http://www.cnd.org.uy/index.php/sala-de-prensa/noticias/item/789-presidente-de-cnd-participa-en-misi%C3%B3n-en-mosc%C3%BA>

<http://es.slideshare.net/destinopuntadelesteuy/inversiones-publico-privadas-uruguay-porque-invertir-en-uruguay>

**4 DE ABRIL DE 2011.** “El MTOP prepara Plan Estratégico para el desarrollo Logístico al 2030, Beatriz Tabacco, Directora Nacional de Logística, Planificación e Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ‘Estamos formulando un plan estratégico llamado Programa Uruguay 2030’. En este marco, la Ing. Tabacco remarcó que los principales proyectos se vincularán a la mejora del equipamiento portuario, potenciar el puerto logístico de Puntas de Sayago, el puerto Seco de Rivera y el puerto de La Paloma. En lo que respecta al largo plazo (2015 en adelante) se espera proyectar el puerto de aguas profundas en las costas de Rocha.”

Fuente: <http://www.caf.org.uy/El-MTOP-prepara-Plan-Estrategico>

**5 DE ABRIL 2011.** Aratirí presentó la Solicitud de Autorización Ambiental Previa (SAAP) para iniciar la construcción de las minas, mineroducto y el puerto, junto con el requerido Estudio de Impacto Ambiental (EIA)

Fuente: Aratirí y otras aventuras, Victor Bacchetta, pag. 14.

**5 DE ABRIL 2011.** Dinama al medio día, publica el EIA de Aratirí en su página web.

**12 ABRIL 2011.** Reunión en la Torre Ejecutiva entre CEO del grupo Christophersen, Jorge Fernández y el Presidente Mujica, en donde la empresa confirmaba “plan de inversiones de la empresa y analizó, junto a Mujica, las posibilidades de desarrollo de la marina de cabotaje en Uruguay”.

Fuente: <http://genteynegocios.elpais.com.uy/christophersen-confirma-a-mujica-plan-de-inversiones>

#### **11 ABRIL 2011**

En reunión realizada en Brasilia, el presidente Mujica le planteó a su homólogo brasileño la cooperación para la construcción del puerto de aguas profundas y para la explotación de reservas de hierro.

Fuente: <http://www.elobservador.com.uy/mujica-busca-el-apoyo-lula-n94912>

**9 DE MAYO 2011.** Disertación en la Cámara Mercantil. “Prospectiva Tecnológica de Transporte y Logística para el Uruguay del 2015”, realizada por Álvarez Mazza. El centro

de la ponencia es la presentación de “los caminos para que el país se posicione como un centro global, portuario, marítimo y logístico para la región”, en donde la solución presentada es la concreción puerto con 20 metros de calado

**10 MAYO 2011.** La Dinama devuelve el primer EIA presentado por Aratirí. La minera debe presentar un nuevo estudio para ser evaluado por el organismo.

**13 DE MAYO 2011.** Primera Marcha Nacional en Defensa de la Tierra y los Bienes Naturales. Marcha de protesta contra los proyectos de megaminería metálica a cielo abierto en Uruguay.

Convocan: Colectivo de lucha por la Tierra, Movimiento por un Uruguay Sustentable, Acción Sin Fronteras, Mesa representativa de Ruta 7, Productores y vecinos de Cerro Chato y Valentines, Productores de Rocha, UTAA Bella Unión, Consejo de la Nación Charrúa, ADEOM Tacuarembó, otras sin especificar.

**MAYO 2011** El Poder Ejecutivo envió al Parlamento proyecto de ley que aprueba el Acuerdo (firmado por los presidentes Lula y Mujica) entre Brasil y Uruguay sobre transporte fluvial y lacustre en la Hidrovía Uruguay-Brasil.

<http://www.lr21.com.uy/economia/450502-avanza-la-hidrovia-uruguay-brasil>

**8 DE JUNIO 2011** Vicepresidente de China, Xi Jinping, visita Uruguay

El vicepresidente de China, Xi Jinping, llegó a la capital uruguaya de Montevideo esta mañana para realizar una visita oficial por invitación del vicepresidente del país sudamericano, Danilo Astori.

En una declaración difundida a su llegada al aeropuerto, Xi señaló que llega a Uruguay con los sentimientos de amistad del pueblo chino hacia el pueblo uruguayo.

Xi dijo que durante los últimos 23 años, luego de que China y Uruguay establecieron relaciones diplomáticas, los dos países han mantenido intercambios frecuentes de alto nivel, han profundizado su confianza política mutua y han ampliado su cooperación en el área económica, así como los intercambios entre ambos pueblos, afirmó el vicepresidente.

"Los hechos han demostrado que el crecimiento de largo plazo y estable de las relaciones entre China y Uruguay satisface los intereses fundamentales de los dos países y de los dos pueblos", mencionó Xi.

"Estoy convencido de que la visita puede lograr la misión de expandir el consenso, incrementar la amistad y profundizar la cooperación para el desarrollo común", añadió.

Durante su visita, Xi se reunirá con el presidente uruguayo, José Mujica.

Uruguay es la tercera escala de la gira actual de Xi por cuatro naciones, luego de visitar Italia y Cuba. El vicepresidente también visitará Chile.

**21 JUNIO 2011.** "MTOPI lanza diálogo político para consolidar logística como política de Estado. El sistema político uruguayo identifica a la capacitación, el financiamiento de la infraestructura, el medio ambiente, la hidrovía, la reforma portuaria, la energía y el sistema vial y de transporte como los puntos a concordar en materia de logística. El MTOPI abrió un espacio para debatir sobre el Uruguay del 2030 basado en seis coordenadas, que incluyen, entre otras, conexión vial, distribución, competitividad e innovación.

Los seis grupos de trabajo estarán integrados por delegados de los partidos políticos con representación parlamentaria, que ya comprometieron su apoyo a la iniciativa. Las labores comenzarán en julio. Luego de la apertura, realizada en el Pabellón del Bicentenario de Las Piedras, Canelones, el ministro de Transporte y Obras Públicas Enrique Pintado calificó los discursos de los representantes partidarios como un "buen augurio".

Los ejes de discusión son: los desafíos de la conectividad para la producción nacional; el Uruguay como centro de distribución regional; mantener y desarrollar la competitividad; capacitación, innovación, sistemas de control y cambio cultural hacia la calidad; mitigación de impactos sociales y finalmente la agenda de desarrollo nacional, de infraestructura y de resiliencia medioambiental.

El representante del Frente Amplio por Canelones Jorge Pozzi, señaló que un problema impensado hace 10 años era la capacitación de los recursos humanos. Agregó que la

producción energética está dentro de los temas a evaluar, como también la reconfiguración del sistema de transporte (a favor del ferrocarril), y las trabas internacionales a la puesta en marcha de la hidrovía.” Fuente: <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/mtop-lanza-dialogo-politico-consolidar-logistica-politica-estado>

**22 JUNIO 2011.** “II Encuentro sobre institucionalidad, seguridad jurídica y desarrollo”, expuso la Dra. Adriana Rodríguez, directora de CND, organizado por la FIIAPP (Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración de Políticas Públicas) con el apoyo de AECID-Centro de Formación y la Embajada de España en Uruguay (tuvo lugar del 21 al 22 de junio de 2011 en el Centro de Formación de la Cooperación Española en Montevideo.). Los sectores de trabajo fueron:

5.1 Infraestructura de transporte

- Red vial
- Red ferroviaria
- Puerto de aguas profundas

5.2 Infraestructura social

5.3 Infraestructura turística

Se presentaron circuitos Necesarios y Abiertos a PPPs en Transporte de la red vial, ferroviaria, y un punto al Puerto de Aguas Profundas, centrado en la expansión del puerto de Montevideo y en la sección "Otros proyectos necesarios en el mediano plazo: Puerto de aguas profundas en La Paloma"

**29 JUNIO 2011.** Campaña de “Saturación” impulsada por ecologistas que luego derivan en Partido Verde. “¡NO A LA MINERÍA A CIELO ABIERTO Y A LA VENTA DEL PAÍS AL EXTRANJERO! (Copie y pegue la consigna de arriba, y mándelo a las diferentes direcciones de e-mail de los organismos gubernamentales, medios de prensa oral y escrita, sus contactos, sus familiares y también por SMS)”

En la alianza entre la empresa y el gobierno, lo fundamental era hacer el menor ruido posible mientras se hacían los estudios de factibilidad y se aprobaba un nuevo Código Minero (con media sanción en Diputados). “Era fundamental mantener a la opinión

pública al margen de una decisión tan importante y tan trascendente, como es el proyecto minero que cambiaría radicalmente la zona geográfica involucrada y un cambio tan radical en el futuro esquema de producción; dónde de un país agroexportador de alimentos, pasaríamos a ser un país exportador de minerales. O sea se estaría cambiando radicalmente la matriz productiva del país de espaldas al pueblo. ¿Uruguay natural o productor de minerales?”

Fuente: [http://pv-uruguay.blogspot.com.uy/2011\\_06\\_01\\_archive.html](http://pv-uruguay.blogspot.com.uy/2011_06_01_archive.html)

**14 JULIO 2011.** (Nota de Julio) “El mes pasado el empresario indio Pramod Agarwal, principal de Zamin Ferrous, compañía madre de Aratirí, viajó a Uruguay especialmente para persuadir al diputado blanco Luis Lacalle Pou de que desistiera de su oposición a la minera. Días más tarde Agarwal visitó al diputado Gerardo Amarilla, quien llevará adelante la triple interpelación hoy. En esa oportunidad el ejecutivo indio fue acompañado de Fernando Puntigliano, gerente general de Aratirí.”

Fuente: <http://www.espectador.com/politica/216956/aratiri-triple-interpelacion>

**14 JULIO 2011.** El diputado nacionalista Gerardo Amarilla interpelará a los ministros de Industria, Roberto Kreimerman, de Medio Ambiente, Graciela Muslera, y de Turismo, Héctor Lescano, por el proyecto minero de Aratirí.

**16 DE JULIO DE 2011.** Primer Encuentro de Comunidades Costeras de Rocha en La Paloma, evento desde donde se creó la Confederación de Pueblos Costeros (hace un año). Lo Convocan: Unión de Vecinos de La Paloma, Comisión de Vecinos de Punta Rubia y La Pedrera, Comisión Legal de Amigos y Vecinos de Punta del Diablo, Comisión de Fomento y Turismo de la Esmeralda, Mesa de trabajo de Barra de Valizas y Vecinos de Aguas Dulces, Fundación Amigos de las Lagunas Costeras de Rocha.

**19 JULIO 2011.** Delegaciones de Paraguay y Uruguay realizaron en Asunción una reunión para analizar temas vinculados con el transporte, navegación fluvial e integración portuaria, informó la cancillería.

Fuente: <http://www.visionmaritima.com.uy/vision-maritima/index.php/puertos/puertos-comerciales/1366-paraguay-y-uruguay-avanzan-en-integracion-portuaria-y-comercio->

Fuente: [http://cefir.org.uy/wp-content/uploads/downloads/2011/11/Libro-Mercosur-20-a%C3%B1os\\_Cefir.pdf](http://cefir.org.uy/wp-content/uploads/downloads/2011/11/Libro-Mercosur-20-a%C3%B1os_Cefir.pdf)

**19 DE JULIO DE 2011.** (publicada el 19 de agosto) Es aprobada la Ley N° 18.786 sobre Contratos de participación público-privada para la realización de obras de infraestructura y prestación de servicios conexos.

**26 JULIO 2011.** Se publica en diario oficial permiso de exploración, otorgados a minera Aratiri en la 3ª sección catastral del departamento de Florida.

**28 JULIO 2011.** Cierre del foro “Singapur-Uruguay” con una mesa redonda entre autoridades del Gobierno, legisladores y empresarios. El foco fueron las potencialidades de nuestro país en el escenario logístico señalando la idea de consolidar el Uruguay logístico hacia 2030.

Fuente: <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/gobierno-legisladores-coinciden-unidad-uruguay-logistico-2030>

**30 JULIO 2011.** Versiones de que la Compañía Oriental de Desarrollo e Inversiones (CODI), “grupo inversor español, asociado con portugueses, rusos, griegos y franceses, presentó al gobierno uruguayo a fines del año pasado un proyecto de inversión de 3.500 millones de dólares para construir un puerto de aguas profundas en La Angostura. Según el representante de CODI, José Luis Vila, es un proyecto con 18 años de historia, que transitó por varias administraciones.

La viabilidad económica del proyecto está dada por el emplazamiento en un lugar adecuado y el volumen de cargas a gestionar, estrechamente vinculado a lo anterior. Vila explica que los grandes buques podrán llevar minerales y materias primas de Argentina, Brasil y Paraguay, llegando hasta Bolivia, y traer petróleo, carbón, gas y productos industrializados del exterior, que se trasbordarían a barcos menores para proseguir viaje por la red fluvial.”

Fuente: <http://www.observatorio-minero-del-uruguay.com/2011/07/puerto-de-aguas-profundas/>

**JULIO 2011.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 172,98.

**2 AGOSTO 2011.** Puntigliano anuncia que, por decisión de los bancos financiadores, el proyecto de Aratirí pasó del primero al cuarto lugar en las prioridades de Zamin Ferrous.

**10 AGOSTO 2011.** (Revisar) Se presenta el "Plan Estratégico de Transporte, Logística e Infraestructura 2030". <http://www.mtop.gub.uy/web/dnpl/uruguay-2030>

**12 DE OCTUBRE DE 2011.** La Segunda Marcha Nacional en Defensa de la Tierra y los Bienes Naturales.

Convocan: Colectivo de lucha por la Tierra, Movimiento por un Uruguay Sustentable, Acción Sin Fronteras, Mesa representativa de Ruta 7, Productores y vecinos de Cerro Chato y Valentines, Productores de Rocha, UTAA Bella Unión, Consejo de la Nación Charrúa, ADEOM Tacuarembó, otras sin especificar.

**13 DE OCTUBRE DE 2011.** Aratirí presenta el segundo Estudio de Impacto Ambiental (EIA) a DINAMA.

Esta declaración de la Dinama es posterior a la ubicación del PAP en El Palenque. V. ("La Dinama ha reiterado que el análisis de este EIA le insumiría unos 18 meses y a mediados de abril el proceso estaba enlentecido por la falta de respuesta de la empresa a pedidos adicionales de información del organismo. Con el cambio del puerto, Aratirí tendría que reformular el mineroducto y las instalaciones portuarias de su proyecto, que eran las etapas ya revisadas por la Dinama, lo cual enlentecerá aún más ese proceso.").

**15 AL 18 DE NOVIEMBRE 2011.** Visita oficial del Pte a Mexico. En PPT de presentación de Uruguay XXI se planteó al país como puerta de entrada al Cono Sur, "Una ubicación estratégica, con las mejores conexiones para establecer una base logística u operar en el corazón de la región más rica del continente", "Acceso a un mercado de consumo grande y en crecimiento gracias a la integración al MERCOSUR y a nuestra economía abierta. En la sección "Oportunidades de inversión y negocios" como tercer punto está: "Carreteras, trenes y puerto de aguas profundas".

**15 DE NOVIEMBRE DE 2011.** Se crea por el Decreto N°395/011. Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP). La integran los Subsecretarios de los ministerios de Economía (Luis Porto), Industria (Edgardo Ortuño), Transporte (Pablo Genta) y Vivienda y Medio Ambiente (Raquel Lejtregger, siendo presidido por el delegado de Presidencia (Pedro Buonomo).

Se plantea que el puerto a construir será regional, multipropósito, sin ser exclusivo para la explotación minera, sino que incluirá tanto granelero como de contenedores y compatible con un desarrollo futuro. “La demanda regional será determinante para saber que evolución tendrá la terminal, cuyos destinos principales serían los puertos asiáticos, concentrando la salida de la producción tanto uruguaya como de Río Grande del Sur en los picos de demanda.”

**12 DICIEMBRE 2011** El primer informe destinado a tratar los aspectos ambientales, de infraestructura y económicos de la obra, es presentado por la Compañía Oriental de Desarrollo e Inversiones.

Fuente:<http://www.lr21.com.uy/economia/1007124-puerto-de-aguas-profundas-en-rocha-superara-a-los-de-buenos-aires-y-montevideo>

**DICIEMBRE 2011.** La empresa Aratirí informa que reducidas las actividades de campo de la fase de exploración, destinó parte del personal a realizar trabajos comunitarios. “Actualmente un tercio de los funcionarios de Aratirí viene realizando trabajos de pintura y reparaciones de albañilería en el Hospital de Cerro Chato, el Club Social Amistad, la Sede de Cerro Chato Plan (Ex Liceo), el Centro Caif “por las Familias de Cerro Chato”, el Hogar de Ancianos, el Liceo Nuevo, la Escuela Rural No. 54 de Cerrezuelo (Durazno), la Escuela No. 78 de Rincón de Urtubey (Treinta y Tres) y la Escuela No. 45 de Valentines (Treinta y Tres).

Simultáneamente todos los funcionarios están recibiendo capacitación durante ocho horas semanales en tres áreas: informática, economía doméstica y competencias para alcanzar resultados individuales y grupales. Estas capacitaciones se extienden por un mes. Los cursos son dictados por Fundasol, Commitment Consultores y Verum Group, bajo la coordinación del Equipo de Comunidad y Recursos Humanos de Aratirí.

Además, la empresa entregó recientemente donaciones a nueve instituciones de la zona: cinco de Cerro Chato, dos de Santa Clara de Olimar y dos de Blanquillo.”

Fuente:<https://www.aratiri.com.uy/noticias/personal-de-aratiri-realiza-trabajos-comunitarios-en-escuelas-y-hospitales/>

**DICIEMBRE 2011.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 136,46.

## 2012

**ENERO 2012.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 140,35.

**Febrero 2012.** El ministro de Industria, Energía y Minería, Roberto Kreimerman, mantuvo encuentros con representantes de empresas españolas y con la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) como parte de su gira por el país (Madrid).

Fuente:[http://www.adau.com.uy/innovaportal/v/9022/1/innova.front/empresas\\_ibericas\\_quieren\\_invertir\\_en\\_uruguay\\_en\\_paneles\\_solares\\_ferrocarril\\_y\\_puertos.html](http://www.adau.com.uy/innovaportal/v/9022/1/innova.front/empresas_ibericas_quieren_invertir_en_uruguay_en_paneles_solares_ferrocarril_y_puertos.html)

**4 ABRIL 2012.** “II Encuentro de Comunidades Costeras” en Punta del Diablo, Rocha. Convocó: Confederación de Pueblos Costeros. Se trabajó en cinco talleres:

- 1."Plebiscito contra la mega minería metalífera a cielo abierto"
- 2."Propuesta departamental que impida determinados mega emprendimientos", que conspiran contra la calidad ambiental, la calidad de vida y las comunidades.
- 3."Organización y funcionamiento futuro de las comunidades costeras”.
- 4."Acciones a seguir en el año en relación a los puertos de Rocha, el puente de la laguna, la venta del parque forestal entre Aguas Dulces y Valizas, mineroducto y mega minería".
- 5."Diseñar una Medida de urgencia que se pueda tomar tratando de rever algunos proyectos que ya están rodando como el puerto maderero, el de aguas profundas, el puente sobre la laguna, la explotación minera en el Parque Forestal".

**28 DE MAYO-1 DE JUNIO DE 2012.** Se realiza en Beijing la Feria Internacional del Comercio de Servicios en China (CIFTIS).

**31 MAYO 2012.** Se realizó el día de Uruguay en Feria Internacional del Comercio de Servicios en China.

Roberto Villamil Director Ejecutivo de Uruguay XX plantea que “Necesitamos concretar inversiones importantes en el sistema ferroviario, en infraestructura de carácter social y de vivienda, y el desarrollo de un puerto de aguas profundas para incrementar la capacidad de carga y de tránsito de mercadería. Creemos que China con su experiencia y la cantidad de empresas que tienen para trabajar en estas áreas puede ser un muy buen socio para nosotros.”

"Uruguay también necesita inversiones en infraestructura, particularmente en el desarrollo de puertos profundos, sistemas ferroviarios, carreteras e infraestructura social." (entrevista realizada por Natalia Tobón publicada en el Portal China Files y luego republicada el 21 de junio en portal Uruguay XX).

Fuente: <http://www.uruguayxxi.gub.uy/es/entrevista-a-roberto-villamil-2/>

**14 DE JUNIO DE 2012.** CIPAP entrega Informe Final (estando en el marco de los 6 meses que estipulaba el Decreto 395/011). “El informe señala que dicho puerto es "viable económicamente" y debería ser "multipropósito", en una primera etapa referido al transporte de mercadería, a la posibilidad de desarrollarse con sólidos y granel, pero con líquidos, combustibles y contenedores, informó a El País el asesor presidencial y coordinador de esta comisión, Pedro Buonomo. La comisión definió que debe haber un solo puerto de aguas profundas, "dados los impactos en el medio ambiente físico, los económicos y otros", por lo que en caso de concretarse el proyecto minero de Aratirí -lo que el gobierno confía ocurra- deberá usar este puerto para la exportación de hierro.”

Fuente: <http://www.visionmaritima.com.uy/vision-maritima/index.php/puertos/puertos-comerciales/3016-puerto-unico-de-aguas-profundas-en-rocha>

**14 DE JUNIO DE 2012.** El poder Ejecutivo aprueba Informe Final de CIPAP plasmando la aprobación en el Decreto N°192/012. A su vez éste nuevo Decreto extiende el plazo de funcionamiento de la Comisión e incorpora al Ministerio de Defensa y encomienda al

MTOP a implementar el proyecto. En ese nuevo escenario la Comisión pasa a ser Asesora del MTOP en la tramitación de la Ley habilitante, desarrollo de estudios necesarios, tramitación de aprobación interinstitucionales, etc para concretar la implementación del proyecto.

El 14 de junio el Poder Ejecutivo firmó el Decreto N°192/012 y dos resoluciones en las que aprobó el Puerto de Aguas Profundas

**22 Y 23 DE JUNIO DE 2012.** Visita del Primer Ministro del Consejo de Estado de la República Popular China, Wen Jiabao. “La embajadora uruguaya -Rosario Portell-, en China hizo saber que ese país se mostró muy interesado en participar del puerto de aguas profundas y en ampliar la industria automotriz en nuestro país.”

Fuente: [http://www.uypress.net/uc\\_29690\\_1.html](http://www.uypress.net/uc_29690_1.html)

**27 DE JUNIO 2012.** Presidente Mujica firma decreto que pone a consideración de la Asamblea General la habilitación del Puerto de Aguas Profundas a ubicarse en la costa atlántica de Rocha. A su vez se designó la expropiación a 458 terrenos ubicados entre los kms. 236,500 y 242 de la Ruta Nacional Nro. 10, en la 10ma. Sección Catastral de Rocha, para emplazar la obra, lugar ubicado a 19 kilómetros de La Paloma.

**2 DE JULIO 2012** (publicado). El Presidente pone a consideración la habilitación del Puerto de Aguas Profundas, su justificación se centra en “La construcción y desarrollo de dicho puerto se encuentra en la política nacional portuaria de estímulo al desarrollo de un logística de transporte eficiente que dinamice el desarrollo de la producción y la economía nacional.” TO/386

**3 DE JULIO 2012.** Reunión entre delegación de la empresa Zamin Ferrous (Prمود Agarwal, Malay Mukherjee, Jay Shah y el uruguayo Fernando Puntigliano, gerente general de la firma y ex presidente de la Administración Nacional de Puertos durante el gobierno de Tabaré Vázquez) y el presidente José Mujica, asesor en temas económicos, Pedro Buonomo, el ministro Roberto Kreimerman (Industria) y el subsecretario Luis Porto (Economía), tras lo cual portal de Presidencia anunció que “El gobierno y el grupo

minero Zamin Ferrous unirán esfuerzos en el desarrollo del primer puerto de aguas profundas del Cono Sur, a construirse en la costa oceánica uruguaya”.

Puntigliano dijo a El Observador “Se analizó el puerto de aguas profundas, cómo trabajar juntos en el tema”

Fuente:<http://www.elobservador.com.uy/mujica-quiere-puerto-aguas-profundas-y-recurre-aratiri-n227418>

Web de presidencia: “El gobierno y el grupo minero Zamin Ferrous unirán esfuerzos en el desarrollo del primer puerto de aguas profundas del Cono Sur...”

**04 JULIO 2012.** La página web de Aratirí publica “El gobierno y el grupo minero Zamin Ferrous (Aratirí) unirán esfuerzos en el desarrollo del primer puerto de aguas profundas del Cono Sur, a construirse en la costa oceánica uruguaya. Las exportaciones de mineral de hierro podrían convertirse en la plataforma para concretar la construcción del puerto de aguas profundas con proyección regional para el hinterland del Río de la Plata (Argentina, Bolivia, Sur y centro de Brasil y Paraguay).

Fuente:<https://www.aratiri.com.uy/noticias/puerto-de-aguas-profundas-gobierno-uruguayo-y-zamin-ferrous-alcanzan-acuerdo/>

**14 JUNIO 2012.** Se aprueba Resolución del Poder Ejecutivo Nro.259/012 aprueba la instalación del Puerto de Aguas Profundas.

**14 JUNIO 2012.** Se aprueba Resolución del Poder Ejecutivo Nro.260/012 designando los predios a ser expropiados para la instalación del Puerto de Aguas Profundas.

**14/15 DE JUNIO 2012.** Grupo ambientalista Gaia y el Movimiento por un Uruguay Sustentable (Movus), presentan recurso de inconstitucionalidad contra solicitando la anulación de decreto vinculado al PAP y resolución que designa los predios a ser expropiados para la instalación del Puerto de Aguas Profundas.

**16 DE JULIO 2012.** Se realiza Consejo de Ministros. Finalizado, el Secretario de Presidencia, Alberto Breccia, anunció que la comisión del Poder Ejecutivo sobre el puerto

de aguas profundas “comenzó a trabajar conjuntamente con la empresa minera Aratirí” en este proyecto.

Fuente:

“[http://www.laprensa.com.uy/index.php?option=com\\_content&view=article&id=29496:aratiri-inicio-trabajos-por-el-puerto-de-aguas-profundas-](http://www.laprensa.com.uy/index.php?option=com_content&view=article&id=29496:aratiri-inicio-trabajos-por-el-puerto-de-aguas-profundas-)”

**18 DE JULIO 2012. (Confirmar).** Visita Montevideo el máximo responsable ejecutivo de la Cámara de Comercio España-Israel en Galicia, Francisco Linares Moreno (y presidente de la Fundación Aurora) con el presidente Mujica y la Comisión Interministerial, para el proyecto de construcción del puerto de aguas profundas en Rocha.

**16/20 DE JULIO 2012 (confirmar fecha)** Reunión entre Compañía Oriental y Presidencia para solicitar una definición a la inversión. "Los empresarios plantearon un plazo máximo de seis meses para que Uruguay acepte o rechace su propuesta, que consta de un puerto de aguas profundas en La Angostura (Rocha), un aeropuerto de carga y la reconversión de las vías férreas del país, con especial énfasis en la conexión del lugar con el puerto de Nueva Palmira. Todo eso implicaría una inversión cercana a US\$ 8.000 millones."

Fuente:<http://www.elobservador.com.uy/espanoles-dan-mujica-6-meses-que-accepte-puerto-rocha-n229145>

**20 JULIO 2012.** Asamblea Extraordinaria de la Liga de Fomento y Turismo de La Paloma, en la cual se pronunció a favor nivel institucional sobre la construcción de un Puerto de Aguas Profundas en el departamento de Rocha.

**27 JULIO 2012.** “El ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado, se reunió este viernes con empresarios del sector logístico a quienes les expuso la visión estratégica en materia portuaria, focalizando la atención en el proyecto del puerto de aguas profundas de las costas de Rocha. Informó sobre el proyecto de ley con la localización de la futura terminal a efectos de que los inversores cuenten con las máximas garantías.”

Fuente:<https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/mtop-informo-puerto-aguas-profundas-terminales-paloma-montevideo-palmira>

**31 JULIO 2012.** El Presidente de la República, José Mujica, partió junto a la comitiva oficial hacia la ciudad de Brasilia, donde se realizó la Cumbre Extraordinaria del Mercosur, el tema de la Cumbre es el ingreso de Venezuela al bloque regional el cual fue aprobado.

Fuente:<http://presidencia.gub.uy/Comunicacion/comunicacionNoticias/mujica.brasilia-cumbre-extraordinaria-mercosur-partida>

**JULIO 2012.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 127,94.

**13 AGOSTO DE 2012.** Se realiza llamado: “Solicitud de presentación de expresiones de interés para participación en sesiones de data room” para el diseño, construcción, operación y financiamiento del proyecto “puerto de aguas profundas”.

**29 AGOSTO 2012.** Resolución Nro 414/2012 revoca Resolución Nro.259/012 del 14 de junio 2012 que aprobaba al PAP, esta revocación se aprobó un proyecto de ley que se declara habilitado al precitado Puerto de Aguas Profundas [La habilitación por ley del PAP se aprobó en diciembre de este año. V.]

**4 SETIMBRE 2012.** Envío de carta abierta de Alvaro Soutullo al presidente de la república crítica al PAP y la minería a cielo abierto. (Ex asesor de la DINAMA que participó en el análisis del Puerto de Aguas Profundas representando a DINAMA)

**5 SETIEMBRE 2012.** El ministro de Industria, Energía y Minería, Roberto Kreimerman, y el ministro de Industria y Comercio y de Brasil, Fernando Pimentel, se reunieron en la Torre Ejecutiva. En la oportunidad acordaron instrumentar una agenda bilateral para lograr que en el año 2013 Uruguay exporte a Brasil bienes y servicios navales.

Fuente:<https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/polo-naval>

**8 SETIEMBRE 2012.** Se crea el artículo en Wikipedia "Proyecto de puerto en las costas de Rocha" realizado por Fabio Descalzi.

**10 SETIEMBRE 2012.** Cierra el plazo de inscripción para ingresar al Data Room para participar de la construcción del puerto de aguas profundas. Se presentaron 42 firmas locales e internacionales (13 países, Uruguay, Brasil, Países Bajos, Bélgica, España, Venezuela, China, Argentina, Italia, EE.UU., Holanda, Chile y Corea) -entre agentes marítimos y portuarios- ya manifestaron interés en participar de la construcción del puerto de aguas profundas en las costas de Rocha.

El subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta, dijo a El País que una de las posibilidades que maneja el gobierno es que el puerto "sea un consorcio integrado por diferentes actores" y agregó que la opción que se está evaluando es que aquella firma encargada de la construcción de la terminal portuaria, "tenga un período de al menos 30 años para la explotación del bien".

Las empresas son: Petrovía Inter (Operador), Queiroz Galvão (Constructora), Camargo Correa (Constructora), Saceem (Constructora), Katoen Natie (Operador), Espina (Constructora), Van Oord (Constructora - Dragados), Hatch (Consultora), Vopak (Operador), Odebrecht (Constructora), Schandy (Operador), Marvemar (Consultoría Marítima Portuaria), Christophersen Group (Operador), Techint S.A. (Constructora), Jan De Nul (Constructora), Dredging International (Constructora - Dragados), Abeconsa (Constructora), Oas (Constructora), P2 (Fondos de Inversión), Assigna Infraestructuras S.A. (Constructora), Francasur (Consultora), CCCC (Constructora), Stiler (Constructora), Mantiba (Constructora), Ciemsa (Constructora), Andrade Gutiérrez (Constructora ), Latina (Proyectos Civiles), Astaldi (Constructora), Concorde Group (Desarrollador), Santa María (Constructora), Boskalis International (Constructora), Uralcor S.A. (Constructora), Belfi S. A. (Constructora), Intergal (Constructora), Teyma (Constructora), Samsung (Constructora - Operador), Nobleza Naviera S.A. (Operador), Compañía Logística del Norte S.A. (Logística), Electroingeniería S. A. (Constructora), Dragados y Obras Portuarias (Constructora), Unión Agriculture Group (Operador) y Hochtief Construction Chilena Ltda. (Constructora).

A partir del 17 de septiembre comenzará el data room, donde podrán participar tanto las empresas que ya mostraron interés, como las que aún no se acercaron. Tendrán un tiempo de inscripción que durará hasta el 31 de octubre.

**17 DE SEPTIEMBRE 2012.** Comienza el Data Room, etapa de diálogo competitivo (Confirmar). [No se llegó finalmente al diálogo competitivo. V.]

**28 DE SETIEMBRE 2012.** La Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas recorrió El Palenque junto al intendente de Rocha

**SEPTIEMBRE 2012.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 99,47.

**1 y 2 OCTUBRE 2012.** II Cumbre de ASPA en Perú. "Además del Presidente, integran la delegación el canciller Luis Almagro y el presidente de ANCAP, Raúl Sendic. Se prevé que la delegación llegue a Lima a la hora 14:30. Posteriormente, a la hora 16:00 se realizará un encuentro bilateral con el Presidente de Perú, Ollanta Humala, y a las 17:00 se prevé un encuentro con el presidente de Túnez, Moncef Marzouki.

Fuente:<https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/partida-de-delegacion-hacia-lima>

**11 OCTUBRE DE 2012.** Tercera "Marcha Nacional en Defensa de la Tierra y los Bienes Naturales", convoca MOVUS.

**31 OCTUBRE 2012.** Culmina el "data room", se informa que comienza un proceso de dialogo competitivo en el marco de la Ley de Asociacion Publico Privada. [No se llegó finalmente al diálogo competitivo. V.]

**31 OCTUBRE 2012.** “La Cámara de la Industria Minera del Uruguay, integrada por 13 empresas (entre ellas, Aratirí), envió al ministro Kreimerman una dura carta en la cual le advirtió su “firme rechazo” al nuevo proyecto de Ley para la minería. “La Cámara de Minería del Uruguay rechaza el proyecto de ley de ‘minería de gran porte’ por

considerarlo un fuerte desincentivo a la continuidad de la inversión para las empresas ya instaladas y un nuevo obstáculo que mantendrá al Uruguay al margen de las inversiones internacionales en el sector”, precisó la carta. Los empresarios mineros protestaron porque el proyecto del Poder Ejecutivo emplea “criterios contraproducentes para la prosperidad del país: a mayor inversión, mayor carga tributaria” y porque “penaliza a quienes invierten para investigar los recursos del subsuelo (...). De nuevo: cuanta más área se quiere investigar, más se penaliza”.”

Fuente:<http://www.uruguaysustentable.com.uy/portada/montes-del-plata-y-aratiri-advierten-por-cambios-en-reglas-de-juego-e-inseguridad-juridica/>

**1 al 10 DE NOVIEMBRE 2012.** Visita oficial a China compuesta por el director de la OPP, Gabriel Frugoni, el subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta, y el asesor presidencial Pedro Buonomo, realizó una visita oficial a la República Popular de China.

La Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) presentó a autoridades de China el cronograma previsto para lo que es considerado el emprendimiento fundamental de esta administración. El subsecretario Luis Porto sostuvo que se trata de una obra que va a cambiar el país. Como resultado de la misión quedó establecido un programa de trabajo entre la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP) y la CNDR para diseñar los mecanismos de participación de las empresas chinas la concreción del Puerto de Aguas Profundas en la costa de Rocha.

Fueron recibidos por la Comisión Nacional de Fomento y Reforma de ese país, a los que expusieron los planes previstos en cuanto al proceso licitatorio y el comienzo de las obras de construcción de la megaobra.

Como resultado de la misión quedó establecido un programa de trabajo entre la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP) y la CNDR para diseñar los mecanismos de participación de las empresas chinas en el marco del proceso previsto para la concreción la obra.

La delegación realizó una visita al puerto de aguas profundas de Yangshan en la ciudad de Shanghai, inaugurado en el año 2006. Además se presentó el proyecto uruguayo ante la Cámara Internacional de Contratistas de China (Chinca, por sus siglas en Inglés) y la compañía CCCC (China Communications Construction Company).

Por último se mantuvo una reunión con el vicepresidente de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (CNDR) de China, Zhang Xiaoqiang.

**8 NOVIEMBRE 2012.** Visita de comitiva Uruguay encabezada por Buonomo a China en el XVIII Congreso Nacional del Partido Comunista de China. Se realizaron presentaciones del proyecto del puerto de aguas profundas ante la Cámara Internacional de Contratistas de China (CHINCA, por sus siglas en Inglés) y la compañía CCCC (China Communications Construction Company).

Deriva en programa de trabajo entre la Comisión Interministerial de Puerto de Aguas Profundas (CIPAP) y la CNDR para diseñar los mecanismos de participación de las empresas chinas en el marco del proceso previsto para la concreción del Puerto de Aguas Profundas en la costa de Rocha.

**21 DE NOVIEMBRE 2012.** Comparece en régimen de comisión general a la Cámara Baja el Ministro de Transportes Pintado convocado por la Comisión de Transporte del Senado a Pintado, el objetivo es tener más información sobre la decisión de la ubicación del PAP. “porque ese lugar y no otro”.

**26 AL 27 NOVIEMBRE 2012.** “Encuentro para el Desarrollo de Infraestructuras”, realizado en Torre Ejecutiva, organizado por la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) y Madrid Network, con la colaboración de FOMIN/BID y CAF Banco de Desarrollo de América Latina. El subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta, expuso ante empresarios interesados en el tema las características del proyecto del PAP, los pasos que se realizaron y lo que queda por avanzar.

**7 DICIEMBRE 2012.** Comunicado de Presidencia sobre reunión sin detallar fecha entre el Ministro de Industria, Energía y Minería, Roberto Kreimerman; el asesor de Presidencia Pedro Buonomo; el subsecretario de Economía y Finanzas, Luis Porto; el fundador de Zamin Ferrous, Pramod Agarwal; y el representante de la empresa para Uruguay, Fernando Puntigliano, se reafirma el interés mutuo de acelerar el ritmo del proyecto minero. “El Gobierno y la minera Zamin Ferrous (Proyecto Aratirí) reafirmaron su compromiso para desarrollar el proyecto de extracción de hierro en Valentines, debido

al impacto que el mismo tendrá en la diversificación productiva y en el comercio regional del Cono Sur y de Sudamérica. Una vez culminados los estudios de factibilidad requeridos, la empresa espera iniciar las obras de construcción y comenzar a exportar hierro en 2016.” Durante la reunión realizada en Montevideo,

**11 DICIEMBRE 2012.** El proyecto de Ley de puerto de aguas profundas (N°19.046) fue aprobado por unanimidad en el Senado, con las barras desalojadas.

**19 DICIEMBRE 2012.** Con los votos del Frente Amplio es votado y aprobado el texto de Ley de puerto de aguas profundas en la Comisión de Transporte de Diputados. El único sector opositor que ha manifestado sus diferencias con el proyecto es Aire Fresco, que lidera el nacionalista Luis Lacalle Pou.

**20 DE DICIEMBRE 2012. (Revisar)** Cámara de Diputados por 65 votos en 73 (total del cuerpo 99), aprobó proyecto de puerto de aguas profundas en Rocha por 67 en 76 votos, Ley N°19.046.

**DICIEMBRE 2012.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 128,87.

## **2013**

**4 DE ENERO DE 2013.** Es promulgada la Ley N°19.046 (aprobada del 20 de diciembre del 2012) que habilita la construcción de puerto y establece el área terrestre para actividades portuarias y conexas

**ENERO 2013.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 150,49.

**19 FEBRERO 2013.** Se crea la página web [www.puertodeaguasprofundas.gub.uy](http://www.puertodeaguasprofundas.gub.uy).

**28 DE FEBRERO 2013.** Jorge Rucks (Director Nacional de Medio Ambiente-Dinama), envía carta enviada al director de Minera Aratirí, ingeniero Fernando Puntigliano Aratirí pidiendo que la empresa que presente otra vez el proyecto con la correcta ubicación del puerto de aguas profundas y el mineroducto.

Fuente: El País, domingo 27, en portada.

**20 MARZO 2013.** Resolución Intendencia de Rocha N° 983/013 que promulga la Resolución Departamental 36/013, que suspende la tramitación y otorgamiento de permisos de construcción en los fraccionamientos Mar del Plata, El Palenque y San Francisco, por el plazo de 24 meses, ajustándose a lo dispuesto en la Ley 19.046 que habilita la construcción del puerto de aguas profunda.

**11 ABRIL 2013.** Resolución N° 186/013 que deroga la Resolución Nro.260/012 (expropiación de terrenos en Rocha) del 14 de junio 2012 y se realiza nueva declaración de terrenos a ser expropiados.

**15 de ABRIL 2013.** Firma el presidente de Puertos del Estado (España), José Llorca un convenio de cooperación técnica en materia de puertos con la Corporación Nacional para el Desarrollo de Uruguay, en colaboración con INECO (Ingeniería y Economía del Transporte).

Según el acuerdo, Puertos del Estado e INECO harán un informe de base que incluirá estudios de demanda y tráfico, flota, puertos competidores, estudio previo medioambiental, alternativas de emplazamientos, estudios de prefactibilidad, campañas de campo, anteproyecto y proyecto técnico, apoyo en la licitación y supervisión de los proyectos presentados.

Para el desarrollo del acuerdo se ha creado un Comité de Alto Nivel Hispano-Uruguayo compuesto por cinco miembros, entre ellos dos españoles, que será el encargado de supervisar el desarrollo del mismo.

**16 ABRIL 2013.** ANP anuncia que Puertos del Estado y la empresa española Ingeniería y Economía del Transporte (INECO) colaborarán en el desarrollo integral del futuro puerto de aguas profundas en La Paloma.

**ABRIL 2013.** En abril el Poder Ejecutivo “evaluó positivamente” el financiamiento planteado por Aratirí en base a un tercio de capitales propios y el resto con fondos de bancos de China e India y capitales de empresas asiáticas (Búsqueda N° 1.709).

**10 MAYO 2013.** 4ta Marcha Nacional por la tierra, el agua y los bienes naturales. Convoca Asamblea Nacional Permanente.

**24-27 de MAYO 2013.** (inicio-arribo 25 de MAYO).

Visita del Pte a China durante 5 días, realizaron varias reuniones entre autoridades públicas de ambos países y una agenda que incluyó más de veinte empresas privadas, según recoge la Secretaría de Comunicación de Presidencia. Incluye un encuentro con el presidente chino, Xi Jinping, el primer ministro, Li Keqiang, y el presidente de la Asamblea Popular, Zhang Dejiang. El Pte asistió a la Feria Internacional de Comercio de Servicios de China, donde Uruguay tendrá un stand.

Se plantea que uno de los resultados de esta gira fue la concreción de la intención del Banco de Desarrollo chino y de las empresas chinas Railway Construction Corporation (CRCC) -empresa de construcción- y la compañía CRM en participar en la primera etapa del proyecto del Puerto de Aguas Profundas.

En nota publicada por el sitio Web de presidencia de la república, el prosecretario Diego Cánepa realizó un balance desde China de los contactos mantenidos hasta ahora por el presidente Mujica y su comitiva, destacando el recibimiento que tuvo la delegación uruguaya en el gigante asiático.

**27 de MAYO 2013.** Inauguración de la Feria de Servicios CIFTIS. Se realizaron más de 170 reuniones de negocios entre empresarios chinos y uruguayos en Beijing. El auditorio estaba compuesto por la delegación de 25 empresarios uruguayos y más de 120 empresarios chinos, interesados en comprar productos y servicios uruguayos y en los grandes proyectos de inversión que promueve el Uruguay, especialmente las obras en el sistema ferroviario, infraestructura energética y el puerto de aguas profundas.

**28 MAYO 2013.** En la noche el Presidente Mujica a España, por la mañana del miércoles se inició la agenda oficial en Madrid con un evento con empresarios de toda Europa en la Ciudad Financiera del Grupo Santander.

**3 JUNIO 2012.** Reunión del Pte Mujica en Galicia con la Confederación de Empresarios Gallegos, se visitó el puerto de La Coruña, el cual planteado por la prensa como uno de los antecedentes que el presidente maneja para el puerto de aguas profundas.

**28 MAYO 2013** Autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) se reunieron con representantes de la empresa Turca TUSKON (confederación de empresarios e industriales). Según se publicó en página de Presidencia: “El ministro (i) de Transporte, Pablo Genta, explicó que Turquía es un país que está buscando establecer lazos más fuertes con países de América Latina. Actualmente tiene una gran presencia en Brasil y Argentina.[...] la visita del ministro Pintado a Turquía, con el fin de consolidar la presencia de “Turkish airlines” en Uruguay, es que comenzaron una serie de negociaciones para posibilitar la llegada de TUSKON a nuestro país. [...] ‘En esta primera visita a Uruguay, los delegados de TUSKON escucharon nuestras necesidades para trabajar sobre ellas y en el mes de septiembre, volverán con propuestas que nosotros luego evaluaremos’ [citando a Genta]”.

El coordinador para Latinoamérica de la empresa TUSKON era Cankut Aytan.

**JULIO 2013.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 127,19

**SEPTIEMBRE DE 2013.** Los representantes del Proyecto Aurora anuncian el retiro de su propuesta con fuertes críticas a la conducción del tema por la CIPAP.

**19 SEPTIEMBRE 2013.** “Dinama dirigió dos notas con el mismo texto, una para el MIEM y otra para la Dinamige (que depende de Industrias). En las mismas se pide corroborar "si el listado de padrones solicitados ante Dinama por parte de Aratirí es consistente con el listado de padrones comprometidos dentro del complejo minero". En este punto, la minera sostiene que de los 199 padrones involucrados, se afectará a 146 (ver aparte)”.

Fuente: El país Digital

**18 OCTUBRE.** 5ta Marcha Nacional Defensa de la Tierra. Convoca la Asamblea Nacional Permanente En Defensa De La Tierra Y Los Bienes Naturales.

**25 OCTUBRE 2013.** "El Presidente Cartes manifestó que el Paraguay considera al Uruguay como un asociado estratégico y un gran aliado en lo que concierne a la logística para el comercio, y en ese sentido agradeció al Gobierno de Uruguay la consecución de los depósitos francos de Montevideo y Nueva Palmira, ratificando su voluntad de seguir impulsando la cooperación entre ambos países en materia de facilidades portuarias y de navegación fluvial. [...] El Presidente Cartes saludó la decisión del Gobierno del Uruguay de construir un Puerto de Aguas Profundas en el Océano Atlántico y remarcó la importancia de este emprendimiento para el acceso a vías marítimas que favorecerán el comercio internacional del Paraguay. En este sentido, ambos mandatarios coincidieron en la necesidad de buscar mecanismos para asociar al Paraguay a dicho proyecto."

Fuente: Comunicado conjunto, Presidencia.

**26 OCTUBRE 2013.** Se publica informe: "Infraestructura Uruguay 2030" finalizado en setiembre 2013. El informe analiza a las carreteras y caminos, puertos, ferrocarriles y energía en dos escenarios posibles en los próximos 20 años (Un escenario tendencial con una tasa de crecimiento de 3,5-4%, uno alternativo con un crecimiento de entre 5 y 5,5%). PAP, señala que es un hecho adecuado la conformación de la Comisión y la decisión estratégica de definir el lugar del puerto. Pero señala que Uruguay no tiene carga suficiente y no está demostrado que se tendrá. Se recomienda profundizar en los análisis para definir el tipo o configuración de puerto que se quiere (un puerto mayoritariamente de carga en combustibles, o de minerales, graneles, contenedores).

Informes en: <http://www.infraestructurauruguay2030.org/>

**29 OCTUBRE 2013.** Se conoció resolución argentina: Disp.SSPVN 1108/13 del 25 de octubre del 2013(publicada en boletín del Poder Ejecutivo argentino el 29/10/2013) de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Argentina que prohíbe que las mercaderías de exportación de su país hagan transbordos en Uruguay.

Fuente: <http://www.pcram.net/post.php?mid=21278>

**9–10 NOVIEMBRE 2013.** Visita de Presidencia y delegación oficial a Brasil.

**14 NOVIEMBRE 2013.** Según semanario *Búsqueda* Dilma Rousseff, confirmó al presidente José Mujica el interés de su país en participar en la construcción de un puerto de aguas profundas en Uruguay y le transmitió que podrían concretar una inversión de 500 millones de dólares, podría ser canalizado por medio del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (Focem) ya que a través de este sistema ya se invirtieron otros US\$ 500 millones en una obra de interconexión eléctrica en Paraguay.

**27 NOVIEMBRE 2013** En conferencia de prensa posterior al Consejo de Ministros, el prosecretario de la Presidencia Diego Cánepa frente a la pregunta sobre la participación de Brasil en ese proyecto, aseguró que se está trabajando a nivel técnico con Brasil para elaborar un proyecto conjunto del puerto de aguas profundas. “Recordó que Mujica siempre ha considerado el puerto de aguas profundas como un proyecto regional con una mirada de integración, y señaló que desde Brasil se considera al puerto en Rocha como complemento para la región y no como competencia con sus puertos del sur.”

**2 DICIEMBRE 2013.** Movimiento pro-Plebiscito Nacional Uruguay Libre de Minería Metalífera a Cielo Abierto (Uruguay Libre) lanzan oficialmente campaña de recolección de firmas pro Plebiscito Nacional contra la minería en Uruguay.

**4 DICIEMBRE 2013.** Resolución del MIEM clasificó como minería de gran porte al proyecto de Aratirí, lo que inicia los plazos establecidos en la Ley de minería.

**18 y 19 DICIEMBRE 2013.** Visita del Ministro Pintado y el presidente de la ANP, Alberto Díaz a Asunción (Paraguay) reuniéndose con autoridades paraguayas y armadores paraguayos. La delegación uruguaya la integraban operadores privados de puertos, entre ellos Montecon y TCP que entregaron propuestas para incentivar el uso del puerto de Montevideo para la salida de productos paraguayos. Uruguay ofreció la utilización inmediata de los puertos de Montevideo y Nueva Palmira, “y en el mediano

plazo, el de aguas profundas en Rocha”. Para ello, propuso utilizar la red ferroviaria y efectuar una inversión de restauración con el aporte estatal y privado. Pintado también mencionó la posibilidad de reflotar el acuerdo de Urupabol, que agrupa a Uruguay, Paraguay y Bolivia.

El ministro de Obras del Paraguay Ramón Jiménez planteó que dispuso los recursos para que se rehabilitara el depósito franco que tienen en el puerto de Montevideo.

<http://www.republica.com.uy/salida-oceanica/414319/>

**19 DICIEMBRE 2013.** Tercera publicación en el sitio de Aratirí que indica que 55% de los uruguayos aprueba el proyecto Aratirí. “Siete sucesivas encuestas nacionales de la consultora CIFRA, González, Raga y Asoc. realizadas entre junio de 2011 y noviembre de 2013 reflejan opiniones favorables a Aratirí del 50% o más en todo el país.”

**27 DE DICIEMBRE 2013** Último Consejo de Ministros del año, el Pte. Mujica fijó las metas para el 2014 siendo: la firma del contrato de inversión con la minera Aratirí, la construcción del puerto de aguas profundas, la rehabilitación del ferrocarril y la instalación de la planta regasificadora.

**27 DE DICIEMBRE 2013.** El Gobierno anunció en conferencia de prensa que a más tardar el 20 de enero de 2014 se firmaría el contrato de concesión minera con Aratirí. Diego Cánepa informó que el acuerdo, que es negociado por el Ministerio de Industria.

**DICIEMBRE 2013.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 135,79.

## **2014**

**15 de ENERO 2014.** Trascendió que el gobierno y la empresa minera Aratirí postergaron la firma del contrato de inversión para avanzar en el proyecto de explotación de hierro en Valentines. El ministro de Energía y Minería, Roberto Kreimerman, aseguró que el contrato se firmará en febrero y no en enero como estaba previsto.

**19 de ENERO 2014.** Los vecinos que se oponen a la construcción del puerto nucleados en el grupo "En defensa de la tierra y los bienes naturales", realizan entrega de volantes en la estación de Ancap de la ruta 9 (km.??).

**20 de ENERO 2014.** Primer Consejo de Ministros del 2014, se realizó en Suárez y Reyes.

**20 ENERO 2014.** El subsecretario del MTOP, Pablo Genta, viajó a Brasil para presentar la licitación para elaborar un proyecto básico de ingeniería del puerto de aguas profundas. “Es una cuestión esencial que viene de la mano con el puerto de aguas profundas. Una cosa va de la mano con otra y es muy importante porque llegamos a un acuerdo de palabra con la presidenta Dilma Rousseff y el puerto de aguas profundas va con Brasil”. Se espera financiar parte de la obra a través del Fondo de Desarrollo del Mercosur, u obtener financiación de fondos de inversión de la República Popular China

Fuente: <http://www.republica.com.uy/proyectar-el-puerto/424295/>

**22 ENERO 2014.** Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) realizó un llamado a consultoras expertas en ingeniería portuaria para elaborar un proyecto básico de ingeniería del puerto de aguas profundas a construir en la localidad El Palenque del departamento de Rocha.

Es el quinto llamado que la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas realiza, confirmar si están los anteriores en la cronología.

**ENERO 2014.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 128,12.

**3 FEBRERO 2014.** El presidente Mujica convocó Consejo de Ministros teniendo como tema central las condiciones que deben imponerse a la megaminería. Se comunicó que “el subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta, viajó a Brasil el mes pasado, procurando acelerar la inversión básica para la obra portuaria, pero ello no sería suficiente. Todo apunta que será la misma Aratirí a la que se autorice a tener un puerto propio de mínima infraestructura, pero suficiente para sus intereses.”.

Fuente:<http://www.lr21.com.uy/politica/1156946-mujica-asegura-transparencia-de-megamineria-contrato-con-aratiri-va-a-ser-conocido-por-la-gente>

**11 FEBRERO 2014.** El directorio del Partido Nacional realiza comunicado planteado rechazo a firmar contrato con Aratirí y que pretende prohibir la minería metalífera a cielo abierto y que apoyará el referéndum para prohibir la minería a cielo abierto. Anuncio es publicado luego de reunión con una delegación del movimiento Uruguay Libre.

**11 FEBRERO 2014.** Se realiza movilización en Plaza Independencia en rechazo al proyecto minero de Aratirí, la instalación del barco regasificador y la construcción del puerto de aguas profundas.

**14 FEBRERO 2014.** Culmina fecha para la presentación de propuestas para el llamado a consultoras expertas en ingeniería portuaria para elaborar el proyecto básico de ingeniería del puerto de aguas profundas.

**26 y 27 FEBRERO 2014.** El ministro Almagro realizó una visita oficial a la República de Paraguay; se realizó un encuentro con el Presidente Horacio Cartes y la firma de un memorándum de entendimiento entre los dos países “La República de Paraguay está interesada en el desarrollo del Puerto de Aguas Profundas de Rocha, lo cual se expresa en un memorando de entendimiento. ‘Este es un paso fundamental para regionalizar el proyecto y para que el puerto se consolide como boca de entrada y salida de exportaciones e importaciones del importante hinterland que constituye la hidrovía’, aseguró Almagro en declaraciones a la Secretaría de Comunicación.”. Se informa que en reunión participaron empresarios paraguayos organizado por la Embajada de Uruguay en Asunción y la Cámara de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (CAFYM) y en una reunión con la colonia de uruguayos residentes en Paraguay.

Fuente: <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/almagro-paraguay>

**17 MARZO 2014.** Pública el Observador que privados de Brasil se oponen a que el BANDES financie el puerto de Rocha, e enviaron nota a Dilma para que demandando que no impulse el proyecto. Indicando el diario que la nota fue publicada en Breakbulk. “La Asociación de Operadores de Terminales de Puerto brasileño (ABTP) y la Asociación Brasileña de Terminales de Contenedores (Abratec) que operan en el interior de los puertos públicos, han escrito una carta conjunta dirigida a Rousseff , al ministro en jefe de la Casa Civil, Aloizio Mercadante de Oliva, y al ministro especial de Puertos, Antonio Silveira, preguntando por qué el dinero se está invirtiendo en un país vecino a través del Bndes”, informó Breakbulk.

Fuente:<http://www.elobservador.com.uy/privados-brasil-se-oponen-financiacion-del-puerto-rocha-n274079>

**21 ABRIL 2014.** El canciller Luis Almagro y el Ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado realizan visita en Qatar, El Observador publica que se plantearon propuestas para que Qatar instale junto al puerto de aguas profundas, una planta regasificadora.

**22 ABRIL 2014.** La Junta Departamental De Rocha aprueba el Decreto N° 3/14 relacionado a las “Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo sustentable en este departamento”. En el Artículo 8°.3 “El desarrollo de la infraestructura en obras civiles de conectividad terrestre, marítima y aérea, tiene como resultados esperados (ver Planos NO 3 y NO 4):” surge el punto “d. Un puerto nacional de aguas profundas.” Sin más aclaraciones. En el Artículo 8°.6 Desarrollo urbano y del sistema de centralidades cuyos resultados esperados son (ver Plano NO 5); se plantea “b. Centros urbanos con alta calidad ambiental, poniendo en valor y complementando las cualidades hoy reconocibles, realizando proyectos y promoviendo actuaciones que mejoren las condiciones de los lugares más desprovistos.

- La prestación de servicios y plazas de residencia para albergar a los contingentes de población esperados durante la construcción del Puerto de Aguas Profundas y su posterior funcionamiento.”

**24 ABRIL 2014.** Se divulga en medios uruguayos que el Banco de Desarrollo Económico de Brasil realizó un comunicado de que no financiará puerto de aguas profundas. En cita de La Republica Digital “Cabe enfatizar que todas las financiaciones del banco para proyectos que demandan exportación de bienes y servicios brasileños son realizadas de acuerdo con las políticas y directrices de la Cámara de Comercio Exterior (CAMEX), y obedecen a criterios rigurosos, buscando atender los mejores intereses del país”, indicó la institución financiera brasileña en las últimas horas.

Por otra parte, trascendió que el presidente de la Asociación Brasileña de Terminales Portuarias (ABTP), Wilen Manteli, expresó que “la Secretaría de Puertos de Brasil le confirmó a su patronal que está asesorando técnicamente el proyecto en Uruguay, pero que no mencionó la posibilidad de una financiación brasileña”.

Fuente:<http://www.lr21.com.uy/economia/1170692-banco-desarrollo-economico-brasil-financiara-puerto-paloma-uruguay>

**28 ABRIL 2014** Recibe el presidente de la República y el canciller Luis Almagro al ministro de Relaciones Exteriores de los Emiratos Árabes Unidos, Sheikh Abdullah Bin Zayed Al Nahyan. Según prensa entre otros temas, Emiratos Árabes negocia con Uruguay participar en construcción de puerto de aguas profundas.

**9 MAYO 2014.** 6ta marcha por el “Agua, la Tierra y la Vida”.

**13 MAYO 2014.** En visita del Pte. Mujica a visita a EEUU realiza disertaron junto al ministro de Economía y Finanzas, Mario Bergara en la Cámara de Comercio de Estados Unidos, en una exposición denominada: “La nueva era del dinamismo global”, en la cual el jefe de Estado expresó que Uruguay debe avanzar en logística. “Soñamos con un puerto de aguas profundas, porque vienen los barcos grandes para bajar el flete por toneladas, y es ineludible” [...] “Pero debe ser un puerto para la región. Debemos meter a Brasil, hay una gestión en curso, y ya tenemos ciertos acuerdos regionales con Paraguay y Bolivia”, aseguró. Remarcó que el puerto de aguas profundas en Rocha sería para Uruguay como “fundar otra capital en la boca del océano”.

**28 MAYO 2014.** Se realiza evento "Hidrovías, la importancia de la navegación fluvial y el puerto oceánico" en el Hotel del Prado, organizado por el MPP. Participó el presidente de la Corporación Nacional para el Desarrollo, Pedro Buonomo donde anunció que en octubre el gobierno lanzará la licitación para la construcción del puerto de aguas profundas. En el auditorio estarían presentes unos 250 empresarios.

**MAYO 2014.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 100,56.

**9 JUNIO 2014.** (Montevideo) En asamblea del parlamento del Mercosur (Parlasur), el presidente de la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas, Pedro Buonomo, y el subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta, presentaron los avances del proyecto del PAP. Se informó que en ese momento se estaba realizando el proyecto básico de ingeniería, y que se pretendía que en agosto de ese año se abriría el llamado a licitación a empresas constructoras. A su vez señaló que una parte de la ser haría con financiamientos público (construcción de escolleras y canales sobre los cuales los privados edificarán infraestructuras específicas) para lo que se procurará obtener financiamiento desde el Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur (Focem).

**9 DE JUNIO 2014.** En sesión plenaria del Parlamento del Mercosur, Mujica plateó que el puerto de aguas profundas permitirá reducir los costos de las exportaciones locales y de los países vecinos con destino al mercado asiático. A su vez resaltó la importancia de la integración de la matriz energética y de las vías de comunicación como aspectos fundamentales para que América Latina pueda incidir en la globalización, por lo que este puerto debe ser parte del funcionamiento de la región. “el puerto de aguas profundas “no debe ser del Uruguay, sino de la región porque sería ridículo si se pensara a estatura de Uruguay, debe pensarse como parte del funcionamiento de la región”.

Fuente: página de Presidencia 09/06/2014.

Fuente: La Republica digital 10/06/2014.

**12 JUNIO 2014.** Se realiza 58° Congreso de Intendentes, la Federación Rural del Uruguay envió una carta al Congreso en la que plantea que los estudios que realizaron las intendencias de Durazno, Florida y Treinta y Tres sobre el impacto de la minería en la

zona de Cerro Chato y su micro región, vinculada al proyecto Aratirí, "no tiene los contenidos necesarios para su puesta de manifiesto" que debía terminar el pasado 6 de junio cuando venció el plazo de 30 días que había comenzado a correr el 7 de mayo. La gremial reclamó que se profundicen esos estudios y se amplíe su alcance geográfico.

**30 JUNIO 2014.** Por Resolución N° 600/2014 del Ministerio del Interior y Transporte (Argentina), Secretaria de Asuntos Políticos, de Argentina, aprueba el pliego de la licitación para la ejecución de la obra del nuevo Canal Punta Indio. En este llamado se plantea que:

“Que este nuevo canal, de una longitud aproximada de 53 Km., reemplazará al actual canal de navegación denominado Punta Indio, para el acceso desde el Océano Atlántico a la totalidad de los Puertos Fluviales Argentinos, ubicados en el Río de la Plata, en el Río Paraná de las Palmas y en el Río Paraná Guazú, continuando con la utilización del Canal Intermedio.

Que de esta manera, gradualmente se logrará que, en un futuro cercano, la mayor parte de los buques puedan salir de nuestros puertos a plena carga con productos de origen nacional, evitando así que deban completar carga en puertos del exterior, e ingresar también a plena carga con insumos y productos de importación, en buques de mayor tamaño que los actuales”

<http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/230000-234999/231595/norma.ht>

**JUNIO 2014.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 92,74.

**8 JULIO 2014.** En Buenos Aires se realiza reunión extraordinaria de la Comisión Administradora del Río de la Plata, en ella la delegación uruguaya presentó protesta por decisión unilateral argentina sobre el trazado de un nuevo canal de navegación.

**15 JULIO 2014.** Se realiza la VI Cumbre del BRICS en Brasil en las ciudades de Fortaleza y Brasilia respectivamente.

**15 JULIO 2014.** En el marco de la VI Cumbre BRICS se crea el Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS (NBD BRICS), antes conocido como el Banco de Desarrollo del

BRICS. Tendría un capital autorizado inicial de 100.000 millones de dólares y un capital inicial suscrito de 50.000 millones de dólares aportados de forma equitativa por los estados fundadores.

**16 JULIO 2014.** En la embajada rusa en Brasilia en conferencia de prensa el Presidente Mujica con mapa en mano muestra al Presidente ruso Vladimir Putin dónde está Uruguay y su situación geográfica estratégica para el PAP e inversiones.

**JULIO 2014.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 95,97.

**19 AGOSTO 2014.** Solicitud de Aratirí para cambiar ubicación de su puerto volviendo al planteo original. La empresa pidió instalar el puerto en La Angostura de Rocha y no en El Palenque. La caída del precio del hierro habría cambiado la ecuación de costos y le representaría un ahorro que el puerto se construya en La Angostura y no en El Palenque.

**20 AGOSTO 2014.** (Confirmar fecha) Cámara de Industria recomienda rechazar el cambio de puerto de Aratirí. (El Observador)

**AGOSTO 2014.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 92,63.

**30 SEPTIEMBRE - 5 OCTUBRE 2014.** Misión oficial a la ciudad de Moscú, “Primera secretaria del Servicio Exterio, Lic. silvana Lesca(29 al 5), con la finalidad de participar de la Reunión Preparatoria de la "Comisión Mixta ruso-Uruguaya de contribuciones al desarrollo de las relaciones económico-comerciales" en la realización de una Presentación del Proyecto del "Puerto de Aguas profundas" destinada a Autoridades y Empresarios rusos, y en las Reuniones de Trabajo que se mantendrán con los señores Vice Ministro de Relaciones Exteriores,...y Vice ministro de Desarrollo Económico [...].”

**3 y 4 OCTUBRE 2014.** “El subsecretario de Relaciones Exteriores Luis Porto visitó Moscú en una misión realizando reuniones bilaterales entre la delegación uruguaya con empresarios(destacándose autoridades de GAZPROM EP Internacional), agencias de

cooperación y el viceministro de Relaciones Exteriores, Serguey Ryabkov, el viceministro de Desarrollo Económico, Alexey Lijachov y el jefe del Servicio Federal para el Control Sanitario y Fitosanitario de la Federación de Rusia, Serguey Dankvert.

Asimismo. En el marco de esa visita, el subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta junto al embajador del Uruguay en Rusia, Aníbal Cabral, dieron una conferencia en la Cámara de Industria y Comercio de la Federación Rusa en la cual se realizó una disertación sobre la estrategia de atracción de inversiones de nuestro país y una presentación sobre el proyecto del Puerto de Aguas Profundas. La conferencia fue dirigida a empresas vinculadas a proyectos de infraestructura, constructoras, operadores portuarios, empresas navieras y dueños de carga.

Por otra parte, actuarán dos grupos de trabajo: uno de cooperación en materia económica y de innovación (que incluirá aspectos de colaboración en áreas de zonas económicas especiales, de pequeñas y medianas empresas, infraestructura y transporte, telecomunicaciones, ciencia y tecnología, en materia energética, colaboración interbancaria y financiera y en actividades aduaneras) y otro en cooperación en el área agropecuaria, pesca y control sanitarios y fitosanitarios.

Se comunicó que “Los mismos se reunirán presencialmente o a través de videoconferencia cada vez que sea necesario.”

Fuente: Comunicación e Información Pública. Ministerio de Relaciones Exteriores

**13 OCTUBRE 2014.** “El número dos del gobierno surcoreano, Chung Ui-hwa, confirmó a El País, tras una reunión con el presidente José Mujica, que Seúl invertirá en un taller para reparar barcos en el puerto de aguas profundas que se prevé construir en Rocha. "Considerando la importancia de las costas uruguayas, que están en el eje central entre Brasil y Argentina, nos parece bien, antes de poner una fábrica de barcos que lleva mucho tiempo, construir una base para la reparación de los navíos de la región", dijo Ui-hwa. El jerarca de Corea del Sur, que preside la Asamblea Nacional (parlamento) de ese país, visitó la semana pasada Montevideo en ocasión de la celebración del 50 aniversario de las relaciones bilaterales.”.

Fuente: <http://www.elpais.com.uy/informacion/corea-sur-expreso-interes-futuro.html>

**26 OCTUBRE 2014.** Primera vuelta de las elecciones nacionales, los resultados fueron un 47,81% para el Frente Amplio (Tabaré Vázquez - Raúl Sendic) y un 30,88 % para el Partido Nacional (Luis Alberto Lacalle Pou - Jorge Larrañaga). El Frente Amplio obtuvo la mayoría absoluta en Senadores y en la Cámara de Representantes

**7 NOVIEMBRE 2014.** "El gobierno ya decidió que prorrogará la negociación con Aratirí del 28 de noviembre al 28 de febrero, posibilidad que le da la ley de minería de gran porte. Tras el 28 de febrero, Aratirí tiene la posibilidad de presentar otro interesado, pero no lo hará."

**6 NOVIEMBRE 2014.** Visita del Pte Mujica y delegación a Brasil, se reunió con la mandataria y dieron una conferencia de prensa conjunta.

"En la primera recepción de Estado tras su reelección, la mandataria brasileña analiza con los visitantes asuntos bilaterales e inversiones en áreas de infraestructura, industria naviera e interconexión eléctrica."

Mujica viajó acompañado por el prosecretario de la Presidencia, Diego Cánepa; los ministros Roberto Kreimerman, de Industria, Energía y Minería; Jorge Polgar, interino de Economía; Luis Porto, canciller interino y líder por Uruguay el grupo de alto nivel (GAN) de negociaciones con Brasil; y el presidente de la Corporación Nacional de Desarrollo, Pedro Buonomo, responsable de la comisión interministerial para instalar un puerto de aguas profundas.

Entre los temas centrales de la cumbre de este jueves en Brasilia se cuentan la profundización del intercambio comercial, "se analizarán inversiones posibles y acuerdos de acciones conjuntas en áreas de infraestructura, como el proyectado puerto de aguas profundas en la costa rochense del océano Atlántico. Otros de los asuntos es la probabilidad de compra por parte de Brasil de gas, una vez que se instale en la costa oeste de Montevideo la planta flotante de regasificación."

Fuente: <https://www.presidencia.gub.uy/Comunicacion/comunicacionNoticias/mujica-llego-brasil>

**26 NOVIEMBRE 2014.** El embajador uruguayo anuncia que su país y Bolivia suscribirán un convenio el próximo mes. Firma del documento hace oficial el ofrecimiento hecho a

Bolivia de una salida al Atlántico por el puerto de Rocha, “informó el embajador uruguayo en Bolivia, Carlos Flanagan. El de Rocha es un proyecto regional de aguas profundas para barcos de grandes dimensiones y que tendrá influencia en Brasil, Argentina, Bolivia y Paraguay. Este último país ya firmó un convenio. El puerto de aguas profundas que se construirá en la costa atlántica de Rocha es el proyecto de infraestructura más importante de Uruguay.”

Firmarán en diciembre

Fuente:<http://www.visionmaritima.com.uy/vision-maritima/index.php/actualidad/8339-salida-al-mar-por-uruguay-preven-firma-en-proxima-cumbre-bolivia>

**30 NOVIEMBRE 2014.** Segunda vuelta en las elecciones nacionales (balotaje), vence el Frente Amplio con un 56,50%.

**NOVIEMBRE 2014.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 73,13.

**8 DICIEMBRE 2014.** Se presenta al gobierno el trabajo “Consultoría para el apoyo en la estructuración del proyecto de aguas profundas”, firmado por el consultor Rafael Escutia, director general de la empresa Port Insight Consulting. El estudio contratado por el gobierno es escéptico respecto a la viabilidad, en este momento, del puerto de aguas profundas (PAP).

**15 DICIEMBRE de 2014.** (Conf.Fecha) “Transición: Vázquez reúne hoy por primera vez a su gabinete en pleno. A doce días de designados y presentados ante la opinión pública, el entrante gabinete ministerial del electo Vázquez se reunirá en conjunto hoy y por primera vez para dar continuidad a un período de transición que ya comenzó el pasado viernes cuando el presidente saliente y el entrante, José Mujica y Tabaré Vázquez, se reunieron para ajustar detalles de este período puente entre un gobierno y otro. El encuentro entre Vázquez y sus secretarios de Estado designados comenzará a las 18 horas en el primer piso del Hotel Four Points. A dicha instancia, también fueron convocados los subsecretarios de Estado. Vázquez transmitirá las líneas generales de trabajo y la orientación que pretenderá darle a su gestión.”

Fuente: <http://www.republica.com.uy/gabinete-en-pleno/494001/>

**17 DICIEMBRE 2014. (Conf. Fecha)** 47ta. Cumbre de presidentes del Mercosur en Paraná, Argentina. El presidente de la República, José Mujica propuso puerto de aguas profundas con soberanía del Mercosur. Mujica dijo que el futuro presidente Tabaré Vázquez "va a mandar la documentación necesaria para empezar una discusión a los gobiernos del Mercosur para construir un puerto de aguas profundas propiedad de los gobiernos. En una figura común. Para que le sirva de punto de apoyo a todos los países de la región, para compartirlo, en una relación igualitaria".

Fuente: <https://www.presidencia.gub.uy/Comunicacion/comunicacionNoticias/cumbre-mercosur-mujica-unidad-america-latina>

**DICIEMBRE 2014.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 68,80.

## **2015**

**ENERO 2015.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 67,39.

**4 FEBRERO 2015.** Referentes de Aratirí se reunieron el 3 de febrero en la Torre Ejecutiva con representantes del Poder Ejecutivo (El Presidente José Mujica, el ministro y subsecretario de Industria Roberto Kreimerman y Edgardo Ortuño y el prosecretario Diego Cánepa) y propusieron hacer un proyecto alternativo más chico.

**5 de FEBRERO 2015.** Es aprobada en Senado Ley que modifica el art. 24 de la Ley 19.126 de Minería de Gran Porte. En la exposición de motivos el motivo es evitar que caduque el plazo para firmar el contrato con Artarirí dado que en el marco de la Ley de Minería de Gran Porte el plazo finalizaría el 28 de febrero 2015, extendiéndolo por un año el plazo para alcanzar un acuerdo con Aratirí y le dio prioridad a la empresa para presentar un solicitante.

**10 FEBRERO 2015.** “En el programa De Ocho a Diez de la citada radio integrantes de dos consultoras privadas [Japonesas] visitaron el departamento para conocer el área logística del balneario El Palenque.”.

Fuente: <http://www.republica.com.uy/gobierno-japones-interesado-en-la-construccion-del-puerto-de-aguas-profundas/501929/>

**26 FEBRERO 2015.** (Confirmar fecha) Presidente boliviano, Evo Morales, en Montevideo firma un memorando de entendimiento para que Bolivia acceda a parte del puerto de aguas profundas.

“El comandante general de la Armada Boliviana, vicealmirante Waldo Leonel Calla Gutiérrez afirmó que la idea es “estructurar un espacio para la Dirección Marítima boliviana que aglutine a diferentes secciones de dicha institución”. Esto surge del memorándum de entendimiento que a fines de febrero suscribieron los presidentes de Uruguay José Mujica y de Bolivia Evo Morales.”

Fuente: <http://www.republica.com.uy/tendra-bajo-control/505117/>

**28 de FEBRERO 2015.** Presidenta de Brasil, Dilma Rousseff en Colonia inaugura parque eólico entre ambos países.

**1 MARZO 2015.** Asume la Presidencia Tabaré Vazquez.

**11 MARZO 2015.** Embajador uruguayo Carlos Amorin realiza visita al Gobernador de Rio Grande do Sul en Porto Alegre, con quien analizó diversos temas de importancia para la frontera y la región. “Gobernador de Rio Grande do Sul resaltó importancia del Puerto de Aguas Profundas. José Ivo Sartori recibió con honras de Estado al embajador uruguayo, Carlos Amorin, con quien analizó diversos temas de importancia para la frontera y la región. Además del puerto de aguas profundas, el embajador y el gobernador analizaron la conexión por la Laguna Merín, la venta de gas y la infraestructura ferroviaria entre los estados.”

Fuente: <http://radiomontecarlo.com.uy/2015/03/11/mas/cuerpo-diplomatico/gobernador-de-rio-grande-do-sul-resalto-importancia-del-puerto-de-aguas-profundas/>

**3 ABRIL 2015.** Aratirí dejó de pagar arriendo de tierras a los productores

**19 ABRIL 2015.** Segundo Consejo de Ministros en la ciudad de Melo, Cerro Largo, en una rueda de prensa previa al Consejo de Ministros abierto que se realizó en el Club Unión, el presidente Tabaré Vázquez declaró que el puerto de aguas profundas "cede paso" a un Plan Nacional de Puertos. "Por el momento Aratirí está detenido, y no tengo ninguna información de su reactivación, por eso pensar en un puerto de aguas profundas sin Aratirí no sería redituable".

**20 ABRIL 2015.** Vencen los plazos del proyecto de puerto en Rocha por demoras de Aratirí. A su vez presidente Tabaré Vázquez dijo que la construcción del puerto de aguas profundas cederá paso al Plan Nacional de Puertos. A su vez "aclaró que sin el proyecto de extracción de hierro de la minera Aratirí, la situación cambia y hay que replantearse la necesidad de un puerto de aguas profundas."

**12 DE MAYO DEL 2015.** Decreto N° 129/015 Derogación de los Decretos 395/011 y 196/012 relativo a la instalación de un puerto de aguas profundas en la costa este de La Republica, en el encomienda "al Ministerio de Transporte y Obras Publicas en el marco del desarrollo del sistema nacional de puertos y en coordinación con otros organismos públicos competentes en razón de materia - particularmente los Ministerios de Economía y Finanzas y de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente - impulsar y dar seguimiento al proceso que involucra el análisis de los aspectos técnicos, económicos, constructivos, medioambientales, administrativos y legales, necesarios para concretar la instalación de un puerto de aguas profundas en el Departamento de Rocha".

Promulgación: 12/05/2015. Publicación: 19/05/2015

Fuente: <http://presidencia.gub.uy/normativa/decretos/decretos-05-2015>.

**14 MAYO 2015.** (Confirmar fecha) Se anuncia nuevo estudio de factibilidad. "El proyectado puerto de aguas profundas en Rocha tendrá un nuevo estudio de factibilidad, según lo dispuso por decreto el Gobierno instruyendo al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a que lo encabece, informa el diario La República."

**18 MAYO 2015.** Llega a Brasil el Primer ministro de la República Popular China y secretario del Partido en el Consejo de Estado de China Li Keqiang.

**19 MAYO 2015.** El Primer Ministro Chino y Presidenta de Brasil reunidos en el Planalto firman 35 acuerdos de comerciales y cooperación mutua en 8 áreas que involucran US\$ 53 billones para más de 60 proyectos (revisar monto). Incluye la construcción de un ferrocarril entre el noreste de Brasil y las costas peruanas del Pacífico pensado como un gran corredor de exportaciones brasileñas a China vía Pacífico.

**Semana del 19 de MAYO 2015.** “No ha pasado desapercibido el hecho que casi simultáneamente llegará a Montevideo una numerosa delegación brasileña de alto nivel que según el canciller uruguayo Rodolfo Nin Novoa es preparatoria de la agenda que tratará la Presidenta de Brasil, Dilma Rousseff, con su par uruguayo Tabaré Vázquez, el 21 de mayo cuando éste llegue a Brasilia.”

Fuente: <http://www.laondadigital.uy/archivos/6389>

**21 de MAYO 2015.** Visita del Presidente Vazquez a la Presidenta de Brasil, Dilma Rousseff.

**22 MAYO 2015.** Reunión de trabajo interinstitucional convocada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a los diferentes ministerios y organismos públicos vinculados al PAP, representantes de la intendencia de Rocha, incluyendo al intendente electo, para hacer una puesta a punto sobre el proyecto.

**29 MAYO de 2015.** Junta Departamental de Rocha en régimen de Comisión General recibió al Ministro de Transporte y Obras Públicas Víctor Rossi, el Director de Nacional de Planificación y Logística, Ing. Pablo Genta y el Arq. L. Lazo para hablar sobre el tema del puerto de aguas profundas.

**3 JUNIO 2015.** En la Comisión de Transporte de Obras Públicas del Senado el Ministro Rossi informó las prioridades en infraestructura vial y portuaria Según informa página de presidencia “Otro de los temas tratados con los senadores fue sobre el Sistema Nacional

de Puertos, dónde los legisladores presentes lo interrogaron respecto al Puerto de Aguas profundas. Sobre este tema, Rossi sostuvo que el Gobierno actuará con “coherencia y seriedad” y con la convicción de que este proyecto es un objetivo estratégico muy importante que Uruguay debe trabajar. Rossi consideró que en este proyecto no se debe especular con quién se saca la foto en el corte de cinta.”

**1 JULIO 2015.** En la Liga Marítima se realiza evento “Puerto de Aguas Profundas ¿Qué, dónde, cuándo?” exponiendo el Ingeniero Lucio Cáceres, ex Ministro de Transporte y Obras Publicas Lucio Cáceres.

**22 JULIO 2015.** La Ministra de Industria, Carolina Cosse, firmó una resolución por la cual no se renovó el permiso de prospección en varios padrones de Florida de la empresa Aratirí, interesada en extraer hierro y otros metales mediante el proyecto Valentines. La resolución señala que "el título minero fue otorgado por resolución de 10 de agosto de 2010 por el plazo de 24 meses, contados a partir del día siguiente a la notificación de la resolución, lo que ocurrió el 30 de agosto de 2010". Agrega que "la Asesoría Jurídica entiende que, en virtud de lo expuesto, dado que ha vencido el plazo establecido, corresponde dictar resolución declarando la caducidad de conformidad". Cosse firmó la resolución en virtud de lo informado por la Dirección Nacional de Minería y Geología, y lo dictaminado por la Asesoría Jurídica del Ministerio de Industria, Energía y Minería.

**27 JULIO 2015.** Se realiza el Consejo de Ministros en Montevideo.

**27 JULIO 2015.** Finalizado el Consejo de Ministros, en conferencia de prensa se comunica el plan de inversiones en obras de infraestructura del gobierno nacional.

“En los próximos días, Vázquez dijo que se dará a conocer una propuesta sobre el puerto de aguas profundas que no está incluido en el monto de inversión anunciado y otra sobre el Antel Arena. [...] Vázquez afirmó que con el plan de inversiones se buscará posicionar a Uruguay como "polo logístico" y por esto dijo que "todas las obras son prioritarias".” (El País).

**14 JULIO 2015.** Última actualización en el sitio [www.puertodeaguasprofundas.gub.uy](http://www.puertodeaguasprofundas.gub.uy).

**JULIO 2015.** Precio del Hierro dólares americanos por tonelada métrica US\$ 51,50

## **Anexo: Entrevistas**

## **ANEXO: Extractos desgravación de entrevistas a informantes calificados.**

### **MOVIMIENTOS SOCIALES**

## **MOV-ENTREVISTADO 1. MOVIMIENTO MINERÍA**

Se llegó a un grado importante de institucionalización del proyecto nunca visto antes.

Proyecto de envergadura regional, es parte de la concepción de IIRSA.

Tal vez por apuro, se comieron etapas.

Un puerto de esa envergadura Uruguay no lo pueden sostener sólo, por el contexto geográfico Uruguay debería contar con un mínimo de acuerdo con alguno de los dos grandes países vecinos.

Largarse sin acuerdo previo fue aventura.

El parlamento del MERCOSUR no tiene suficiente desarrollo para eso

Trabajarlo desde la diplomacia directa, de cancillería a cancillería, un acuerdo formal.

He aquí la belleza iglesia no ha sido

Un apoyo de comunicados sin estar sustentados, no eran compromisos firmados.

Visita al puerto de río grande, 4km de la frontera, 12km de muelle puerto que se generó a 100 años, se construía las plataformas para el petróleo ¿Brasil va a gastarse en construir un puerto acá teniendo ese puerto allí?

Delos pocos del comité del comité del frente amplio que acepto hacer un debate en ese momento, hubo uno que fue el comité de Malvín, que nos convocó a una mesa redonda sobre el puerto de aguas profundas. A esa mesa invitaron a Roberto Conde que acababa de ser vice canciller Roberto Conde. En esa mesa redonda hizo una presentación geopolítica, la cual yo estuve totalmente de acuerdo, el mostraba el plano, Uruguay está rodeado por

Argentina y Brasil, Roberto Conde dijo que sin el acuerdo de Brasil y Argentina Uruguay no puede. De Argentina se descontaba que no había acuerdo, pero se había dicho en la prensa que había apoyo de Brasil, entonces le preguntaron, entonces dice, nosotros hablamos con el gobierno de Brasil y ellos no dijeron que nos podían dar todo el asesoramiento que nosotros quisiéramos.

Hay que entender como son los Brasileños, ellos nunca te dicen que no.

Con la ola más expansionista de Brasil, estaba más hacia afuera, se quisieron subir a esa ola.

Improvisación, si se miran los planes del IIRSA no había puerto de aguas profundas de Uruguay, si no conseguimos que por Uruguay no pase algo, Si la integración del IIRSA se hace dejando afuera a Uruguay estamos perdidos. Trataron de forzar algo para que nosotros no quedáramos afuera, con un grado de improvisación y poca seriedad, falta de profesionalismo, todo el proceso de institucionalización del puerto fue. Es una forma de corrupción, generarse cosas, empleos con los fondos.

La propuesta más seria era de la Compañía Oriental de Desarrollo de Inversiones, quienes desarrollaron el proyecto aurora.

CODIN realiza la exposición, la autorización del albeo, la zona de la costa que tiene que autorizar para instalar el puerto. Precisaban la autorización para instalar un puerto.

Con el embalaje de Aratirí, lo dejaron esto de costado.

Pensaron que iban a participar del diálogo competitivo, que era el proceso de institucionalización del puerto del palenque. No es que este proyecto fuera mejor, pero si era más factible, y eran ellos que se estaban jugando la inversión.

GB: Una nueva dimensión del Neodesarrollismo, las inversiones de infra grandes las hace el Estado.

GB: Hubieron tres etapas del puerto, el de la Paloma, el de los inversores, y el atado a la Minería.

Era un título, dado que implica reconfigurar la matriz logística del país, puertos, rutas, redes viales.

González Lapeire, diplomático que trabajo el tratado del río de la plata

Históricamente los puertos son un centro de disputa, un centro de rivalidad. como podes pensar que de un día para el otro sacas un puerto porque tu decidís hechas para adelante, sin consultar a los vecinos que son 10 veces más grande que vos.

En río grande ni se preocupara, los que se anotaron son las empresas constructoras, asesores

La ingeniera Tabaco reproduce un informe que es consultor del BIS, estos informes son especulativos. Sumando las cargas de Brasil y Paraguay, asumiendo que el Puerto de Río Grande no va a pelear lo suyo, que así de una movida vamos a eliminar el Puerto de Río Grande.

GB: consultoras Planave y la catalana, confirman no es plausible el puerto, la genealogía de las consultorías.

A la altura que llegan las conclusiones de las consultoras, a esa altura ya habían encomendado todos los otros estudios para perforaciones, ponen la carreta delante de los bueyes. Sancionan una ley en el Parlamento, sin tener conocimiento si era viable el puerto.

El sistema político se movió en la medida que percibió que la gente se estaba moviendo

En el caso de la gente de la costa de rocha, lo que sucede es que ahí hay un nuevo tipo de población, que es relativamente reciente, que es una población estable, .... que es gente que busca un estilo de vida. .... Tienen un estilo de vida y una forma de vida comunitaria, muy diferente al estilo de vida al de la capital e incluso al del interior del país. Entonces, para esa gente cuando se enteraron de la posibilidad de que se instalará a 4 o 5 km un puerto de aguas profundas, un puerto de aguas profundas es una cosa gigantesca, un movimiento de todo tipo, esa gente lo que sintió y por eso se movilizó era que le estaban saboteando el modo de vida que habían elegido.

Eso también le paso a la gente que vivía en la zona rural donde se iba a instalar Abatirá, en esa zona ... es una zona de pequeños y medianos productores.

Tienen una forma de vida digna, no lujosa y no pobre, en eso incluso se generó una leyenda de que el interior profundo solo hay miseria que no hay trabajo. Y esa gente que vive ahí por generaciones.

El sistema político simplemente mira lo que pasa, .... Todavía en ese primer año, sobre todo en el interior no en la costa, porque esa gente de la costa no está vinculada al sistema político pero en el interior si, pensaban que el diputado el senador los iba a atender, los iba a defender, iba a reaccionar. Al año se dieron cuenta que no, nosotros nos dedicábamos a pedir entrevistas y parecían que se estaban enterando por nosotros, no sabían de nada.

El sistema político estaba convencido de que salía el puerto.

La dirección del Frente bajo la Consigna de que no se discutía Aratirí, hubieron solamente tres comités de base que convocaron, que hicieron una mesa redonda para discutir, uno fue este Malvín que te decía, sobre Aratirí hubieron dos, uno esté en Cordón y el otro por Reducto.

El PIT-CNT definió una postura alineada al UTNMRA apoyando al proyecto, que la Minería era un buen proyecto apelando a una posición de los años 60 de

la izquierda sobre la minería, ese imaginario de la industrialización. El PIT CNT definió 4 puntos sobre las condiciones para la instalación de la Minería. ... Pero en realidad la postura del PITCNT era en definitiva funcional al proyecto, porque no estaba planteada la industrialización en ningún caso. Aratirí no planteaba industrializar nada, inclusive por el ritmo de producción era para sacarla.

Incluso se planteó discutir el tema de Aratirí en la Mesa, FOSE, y la mesa lo sacó.

No se tuvieron reuniones con empresarios brasileños, vinculados con la cancillería.

En la recalificadora pasa lo mismo, fíjate primero era un proyecto conjunto con Argentina y Brasil. En base a ese acuerdo se diseña un proyecto de producción de 10 millones de metros cúbicos diarios de gas, Argentina se abre y construye dos recalificadoras en territorio Argentino y Uruguay sigue para adelante con el proyecto original sin Argentina, cuando de los 10 millones el consumo Uruguayo son de 300 mil metros cúbicos. Entonces este Ramón Méndez salió a decir que le íbamos a vender gas a los brasileños con barcazas, o sea otra vez, esa recalificadora sin un acuerdo con Brasil y Argentina es inviable.

Todos los estudios, lo organizó el grupo de ingenieros del MTOP, toda la base de todo lo que se hizo mal salió de ahí.

Grupo de personas que circulan entre empresas y gobierno, Puntigliano, genta, que son los defensores de esa idea de Uruguay logístico, que a su vez lo han ido incorporando a documentos, acuerdos, a planes. Y el sistema político además a estado de acuerdo con esa idea, es un acuerdo general. Y bueno ese ese grupito que ha generado esa idea y hay gente que se la sigue, que se la cree, los acompaña.

GB: Integración y PAP no se vinculan.

Los puertos son las salidas, la integración regional del IIRSA es para facilitar la salida de nuestras materias primas, ese es el proyecto IIRSA. Entonces toda la infraestructura de comunicaciones conduce a los puertos conduce a los puertos porque es la vía de salida de las materias primas y la entrada de los productos elaborados. El puerto de aguas profundas se inserta en eso, este puerto de aguas profundas era para sacar el hierro, los granos a hacía.

Acá hay dos conceptos de integración, la cadena de valor es mundial, de acá salen las materias primas, después el proceso se hace en otro lado que es donde está instalada la fábrica. Esto acá es parte de la globalización, en la globalización la integración regional en América Latina es hacia afuera, en donde nosotros seguimos teniendo el papel de productores de materias primas. El otro concepto de integración que es hacia adentro, que es hacer cadenas de valor completas dentro de la región y dirigidas a mercados de la región, eso no

necesita los puertos de aguas profundas. Es otra manera de pensar la economía, en la economía de la globalización vos para tener producto temes que exportar, lo primero es exportar.

El acuerdo para la instalación de una base pesquera china

## **MOV-ENTREVISTADO 2. MOVIMIENTO MINERÍA**

El enfoque que se le dio al puerto de aguas profundas, se embanderó, de habló de una proyección internacional que no lo tenía.

Brasil estaba interesado en construirlo,

Por parte del gobierno no se lo pensó como algo nacional, se pensó como una solución de momento de algunas urgencias que aparecían principalmente de Aratirí.

El gas boliviano termina en Pelotas, si llego a unir esa zona con Pelotas de cierta forma me engancho al gas boliviano. El gas boliviano ingresa a Brasil por San Pablo, va hasta Santos, de ahí hasta Porto Alegre y de ahí a Pelotas.

GB: Un proyecto adecuado a una empresa, y buscar que la empresa se adecúe a un proyecto

Los puertos en Uruguay tienen que salir por Ley, Montes del Plata no fue por ley y no tiene plan rector. De Nueva Palmira al sur una empresa hizo su puerto.

El puerto de Río Grande se une directamente a Paraguay, tiene ferrocarriles, tiene carreteras, está a 200 kilómetros.

Nosotros lo teníamos principalmente como un tema relacionado a la minera. En determinado momento creció dentro de los temas relacionado a la minera y cobró un poco de vida propia, pero nunca quedó totalmente separado. ... En determinado momento se escapó de lo minero, pero se escapó porque lo veíamos más que nada que se estaba pensando comprometer dinero uruguayo en una cosa que evidentemente no tenía retorno. Era como que el lobby de las empresas constructoras se hubiera impuesto a todo lo demás. ... Cuando nació, cuando se fue la comisión para el puerto, cuando se hizo la ley, el tema era el

minero y el tema era cambiarle de lugar a la minera el puerto, porque alguien ya les había dado el papel que lo tiene la minera y lo puede llegar a usar contra nosotros de que se les iba a poner un puerto en la angostura.

Las cargas no estaban. Se quería comprometer el dinero

La Asamblea de la Paloma se movió mucho en contra el puerto.

Mantener el canal para la recalificadora lleva un toco de guita.

Gas de Suez, quería participar era la que regentaba la obra y fue la que le dio el contrato a los brasileros, pero no querían estar totalmente en Uruguay, entonces la licitación lo gano una empresa que se llamaba Recluce S.A.

Ministro de industria de Brasil, planteó que la construyera una empresa brasilerera fuera que la construya.

Separaciones dentro del gobierno, puerto de aguas profundas con Comisión y Buonomo; recalificadora con Ancap, Gas Sayago y UTE.

...

Si sos una empresa constructora, y yo te digo podemos hacer esto y esto, vos me lo haces en 5 lugares separados, me haces 5 obras separados, porqué vos fíjate que uno de los costos principales de esa recalificadora son las escolleras. Son como 500 millones de dólares que salen las escolleras y eso es plata que ya te la podías hacer para hacer el puerto de aguas profundas. Pero el tema es que falta, fuero separaciones dentro del Frente Amplio, por un lado la Comisión del Puerto de Aguas Profundas y la recalificadora por el otro. Comisión del Puerto de Aguas Profundas en presidencia con Buonomo, gas Sayago con ANCAP y UTE, esos desfasajes que faltó una cabecita en el medio que diga, no muchachos júntense.

La CIPAP fueron rápidos para sacar la ley, un montón de plata que se gastó en viajes, en estudios muchos de ellos con los mismos nombres.

GB: Por un lado anulan la discusión y por otro anulan la posibilidad del acceso a la información

Los operadores la balconearon,  
Para evitar problemas Montecom y otros operadores se lo hizo nacer con una pierna sola, solo cargas a granel. Las demás cargas no eran nunca en contenedores, porque los contenedores ya estaban acá, y si hago que los contenedores de vallan para allá, estos de acá me hacen demandas.

La zona franca de nueva Palmira podría ser la que perdiera más. Ahí tenes otra cosa para hacer la zona franca tiene que ser por ley.

GB: El puerto se lo habilitó por decreto después por Ley

Se habilitó por decreto pero algunas veces le dijeron “muchachos la constitución dice que es por Ley eh”.

GB: Salteándose la propia ANP en la creación de la Ley

El Ministro de industria pasaba todo el día por arriba de DINAMIGE, ANP. En ese pasar por arriba el Ministro termina siendo el vocero del proyecto en el caso de Aratirí.

GB: De las cuatro funciones que tendría el PAP uno está vinculado al petróleo (presentada dentro de los estudios de factibilidad, sin incorporar el tema de la boya)

GB Así como estaba ese proyecto, contribuye a la integración regional

Yo no lo veo, para nada. No lo veo porqué el proyecto era como un grano que salía ahí, pero no estaba atado a nada. Porque no había por detrás un proyecto de transporte hacia el puerto y desde el puerto. No había carreteras, no había vías férreas, no había gente, de donde iba a salir la gente.

Se hablaba de la integración, pero no hay nada,

FMI informe positivo sobre PAP, que ellos con carta plantean errores y luego el FMI corrige

## **ACTORES PRIVADOS**

### **PRIV- ENTREVISTADO 1.**

El concepto de tener un puerto de aguas profundas en propio de Uruguay.

Han venido varios conceptos, el más nítido es el de Batlle, en la propia decisión de formar el puerto de Montevideo de formar un puerto con una profundidad, como camino de tener una ventaja comparativa con BsAs. Uruguay, es fuerte en tener puerto más profundo que la costa argentina. El puerto de Montevideo estuvo funcionando con una profundidad de 10 metro

por más de 30 años, pero ahora está precisando una mayor profundidad, se habla de 12 metros, de 13 de 14 metros.

Que ocurre, durante la construcción del puerto con 10 metros fue generosa en aquel momento y hoy es insuficiente. Hoy tener un puerto con mayor profundidad para mantener una ventaja comparativa con BsAs va contra las posibilidades físicas del puerto de Montevideo, y ahora hay que tener otro puerto.

GB En que fallo el PAP

Porque motivo sería importante un PAP, en primer lugar hay una razón económica, hoy por hoy mover una tonelada desde la región a mercados como el de China, cuesta más o menos unos 70 dólares por tonelada, en barcos que tocan nuestros puertos, un valor fluctuante, estamos ablando de cargas a granel que son los commodities. Pero en vez de uno usar esos barcos usa unos de mayor envergadura los capesacei, el valor se te va a 35, 30 o 40 dólares. Esa es la diferencia entre operar entre un barco pos panamá a uno cabesice. Es barato porque es muy grande y la economía de escala hace que el trasporte se abarate, pero obliga a tener una profundidad mayor.

Argentina se dice que en breve va a mover 150 millones de toneladas

El volumen de carga mínima de un puerto para que sea justificable anda en los 50 millones de toneladas, y un puerto para estas toneladas vale 2 mil millones 3 mil millones. O sea que en dos años uno recupera la inversión hecha en el puerto.

Pero no es cierto que toda esa cantidad que da la diferencia entre un capsice y un panama no se ahorra.

A su vez se genera todo un movimiento en otros puertos para abastecer este puerto de aguas profundas que es un puerto hub, parte de ese ahorro se lo llevarían los puertos más chicos que está calculado en unos 15 dólares.

Las cargas que lleguen provenientes llegarán de puertos argentinos y no por camiones.

Porque un puerto de aguas profundas acá en Uruguay, por un lado porqué está al lado de la hidrovía. Y la hidrovía puede traer entre 20 millones de toneladas, y puede mover 50 o 45 millones de toneladas. Solo la hidrovía tiene carga como para, o va a tener, carga para justificar un puerto de aguas profundas. Pero ya está moviendo la mitad; soja, hierro. Además de comercio que entra a Uruguay.

Ese puerto cada vez requiere dragados más largos

Ese puerto si se aleja de la hidrovía aumenta los costos de transporte y a su vez requiere de dragados cada vez más largos, porque da la casualidad fantástica de Uruguay que los 20 metros de profundidad que se requieren para un puerto de aguas profundas está muy próxima de la costa de Uruguay y se aleja cuando uno va hacia el norte y se aleja cuando uno va hacia el sur. O sea, Argentina y Brasil pueden hacer un puerto de aguas profundas pero les va a costar más el dragado y además se alejan de la hidrovía que es una fuente de cargas que Uruguay la tiene.

Ahora bien, el hacer un puerto de aguas profundas, en cualquier parte del mundo requiere de varias acciones, pero en general como son puertos que apuntan a mover cargas regionales, supranacionales, cargas que no son demasiado próximas, requiere de una vocación por el servicios por el servicio portuario más que por el movimiento de las cargas propias del país. Argentina en todos sus puertos mueve cargas propias, y si los puertos no funcionan muy bien, no importa porque las deficiencias las absorber la propia carga y queda todo diluido en faltas de eficiencias del sistema portuario argentina.

Cuando hay un tamaño que se requiere un puerto de aguas profundas se requiere también de una vocación de servicios a la región [arrastra la visión de país construida anteriormente] y una interconexión con otros países que ni Argentina y Brasil tienen, porque tanto como el otro mueven puertos para sus propias cargas y no está tan desarrollada la logística, no hay una profesionalidad tan marcada como la hay en Uruguay donde más de la mitad de las cargas que se mueven en Montevideo por ejemplo, en el de Nueva Palmira más todavía, son cargas ajenas, son cargas que se van a decantar a empresas supranacionales que hay que competir con eficiencia, con precios, con buenas condiciones económicas y financieras.

Cuando hay que cambiar de escala, Uruguay pasa de tener un puerto como el de Montevideo donde el 40% de las cargas que mueve son de Uruguay y hay un 60% que son de Argentina, Paraguay y demás; en un esfuerzo sobre humano. Pasa a un proyecto en donde 50 millones de toneladas son necesarios, donde Uruguay no llega a la tercera parte, es decir el componente de carga de la región es mucho más grande de la que tienen hoy con Nueva Palmira y el puerto de Montevideo, entonces que ocurre, Uruguay se da cuenta, los sectores políticos se dan cuenta que hacer un puerto de aguas profundas para las de Uruguay no está justificado tiene que ser para las cargas de la región y cuando está pensando si lo hago o no, sale argentina que dice toda esa carga que está moviendo Montevideo no va más, ahora tiene que salir por otros puertos que reconozcan el tratado.., que tiene que ver con todo esto. Pero cuando Argentina dice esas cargas no van más y Montevideo pierda prácticamente la mitad de sus cargas y las empresas casi se funden, eso es un golpe terrible que a todo el mundo le hace pensar que la aventura de un puerto de aguas profundas es una locura porque puede pasar de nuevo que en otra oportunidad surja un gobierno como el que tuvo argentina y nos quite la carga y después de haber gastado 3 mil millones de dólares o 2 mil millones de dólares y te quede de florero

obviamente sería trágico. Entonces se dice, no tenemos propias no podemos tener un puerto de aguas profundas y contra eso salen otras versiones. Mujica por ejemplo en su gobierno dijo tenemos que hacer un puerto entre todos, tenemos que hacer un puerto donde participe Argentina, Brasil, Uruguay, Bolivia, Paraguay. Todo el mundo aplaudió, Brasil propuso aparentemente, ofreció 10 millones de dólares pero que ocurre, en el esquema de la idea del concepto es correcto que tiene que ser un puerto para todos y que todos les tiene que servir pero falla en la idea de que un puerto, en una empresa de esa naturaleza enorme podría estar dirigida y sustentando por un directorio conformado por políticos de cada uno de los países. Es decir por un acuerdo entre países que terminan construyendo y administrando un puerto que requiere de una dinámica muy fuerte y que a la luz de otras experiencias no puede funcionar en la órbita de lo público y contra esa visión, nosotros desde la fundación Aurora, creemos que el concepto es correcto. El Puerto de aguas profundas porque es un puerto para la región, debe atender a toda la región y no puede contraponerse a sus intereses pero no a través de lo público tiene que ser a través de lo privado. Y el esquema nuestro el puerto de aguas profundas surge como una empresa absolutamente privada donde el Estado por lo que es el código de aguas solo participa al dueño de las tierras el álveo, es decir las partes de agua próxima a esa tierra a través del pago de un canon. Y ese empresario, ese grupo empresarial, allí construye el puerto a su riesgo sin ninguna garantía del Estado. Esto parece una contra pero es una gran ventaja para uno y para otro y es lo que termina siendo a mi modo de ver, lo que permite que el puerto pueda prosperar. Porque digo esto. Vamos primero por el absurdo, cuando el Estado Uruguayo intento construir el puerto asociándose con una empresa privada y las empresas privadas captaron la idea de que el Estado podía construir con una garantía publica, una garantía del propia Estado sobre las construcciones, lo que perciben de ese llamado es que se puede construir un puerto de la entidad que se quiera porque si está la garantía una vez construido el puerto, la garantía hace que el puerto se pueda cobrar. Un llamado de esa naturaleza desde el Estado, con las garantías del propio Estado hace que el negocio portuario se transforme en un negocio de ingeniería civil. Porque si yo digo quiero construir un puerto en el Palenque o donde sea y hay garantías los que aparecen inmediatamente son los empresarios que quieren construir, que quieren meter hormigón, y cuanto más hormigón más plata ganan y luego si no hay cargas, yo cobro el puerto y que se arreglen. Y ahí volvemos a lo anterior como hace un gobierno, el que sea para hacer funcionar un puerto que requiere carga regional moviendo 50 millones de toneladas cuando no mueve 15. Entonces la clave es decir, yo permito que se haga un puerto pero por el código de aguas. El código de aguas, es un código que sigue vigente y que no invalida lo que se luego se quiso aplicar que fue la ley de participación público privada. El código de aguas dice que cualquier empresa que esté al ver..... y sin ningún tipo de garantía sino que por el contrario lo que establece son condiciones, el privado .....

En donde se puede sumar otras condiciones, en donde se pueda establecer que además del puerto debe haber una terminal que sea administrada por la Administración de Puertos porque de esa manera yo me aseguro que las cargas

que son nacionales que hoy pasan por el puerto de Nueva Palmira y Montevideo si pasan por ahí van a pasar por mi terminal. Ta fenómeno. Esa es una condición más. O también quiero tener un 10% del paquete accionario, es una condición más. Podría ser que la empresa que construya el puerto del aguas profundas tenga una participación del Estado por el canon, por tener un paquete accionario, o por tener una terminal; pero lo importante es que el grupo empresarial tiene que hacer que eso funcione económicamente como una empresa portuaria ya no es una mera construcción que la termino y le cobro la garantía soberana al Estado, tengo hacer que esto funcione. Pero cuando voy a construir lo primero que preciso son fondos, capitales muchos capitales para un negocio que es brillante. Porque el negocio del puerto de aguas profundas si se recuperan, como decíamos hoy en grandes números, en dos o tres años abstrayéndose de todos los ahorros que se hacen en otro conjunto de actividades es un negocio muy bueno. Yo estoy que los bancos van a ver con muy buenos ojos una inversión una inversión en un puerto que tiene la ventaja que cumple con una serie de requisitos que tienen los bancos como por ejemplo que son bienes que son rescatables, que son físicos, y que además puedan tener el apoyo de contratos a determinados plazos en uso de esa estructura y la recuperación de capitales.

Los bancos estudiarían los proyectos, por los números que tenemos esto sería muy bueno y viendo determinadas condiciones. Y bueno que condiciones, bueno que plata necesita, que negocios tiene usted para el flujo de caja que usted me compromete me pueda devolver a mí la plata que le presto con los intereses que le voy a cobrar. Entonces que hace el emprendedor, tiene que salir a buscar las cargas y comprometerlas.

Lo que falta es la idea es que esto tiene que ser un negocio privado y no puede haber garantía soberana, porque la garantía soberana es nociva, la garantía soberana destruye la idea del negocio portuario y la convierte en un negocio inmobiliario de construcción.

Entonces el proyecto va a ser enorme y muy lindo.

En la órbita que hubo que haber negociación no hubo.

A nivel de gobierno hubieron negociaciones, a nivel de nuestro grupo hubo negociaciones con empresas privadas que podía operar las cargas, bancos ..., las principales empresas de granos, se hizo contacto y preacuerdo con ellos de tal manera de que si se obtenía el permiso de utilizar el álveo para construir el puerto se podía hacer los contratos necesarios para que con esos contratos abajo del brazo los banqueros pusieran la plata.

GB Porque no lograron concretarse estos proyectos

Porque el Estado nunca dijo que sí. Todo lo que hizo falta es que el Estado dijera; Señores ustedes cúmplame con esta condiciones y esta otra, y esta otra

y esta otra; usado el código de aguas y le damos la concesión del álveo incluso condicionado a que en un plazo determinado a que usted construye o se lo saco de nuevo.

### *La construcción del muelle c;*

Las empresas que operan en el puerto de Montevideo, como Montecom tienen el tamaño propio de las empresas que operan en Uruguay, que no son del tamaño de las empresas que operarían el puerto de aguas profundas y así como cuando KAtónati vino a operar el puerto de contenedores de Montevideo porque ganó en aquella subasta y eso le generó un gran nerviosismo a todas las empresas que trabajan en contenedores que se juntaron y formaron Montecom, primero Cargas y Servicios y después derivó a Montecom hoy el que aparece el riesgo de una oportunidad de negocio para empresas gigantes como el puerto de aguas profundas, también le generó una preocupación a las empresas ya instaladas eso también un tipo de reacción al puerto de aguas profundas. El empresario que ya está instalado y que tiene un negocio y que maneja las cargas, hoy está seguro con el negocio que maneja y saben que son de él. Hablo de TSP, de Montecom, pero aparece una oportunidad con el puerto de aguas profundas donde todos decimos 'no lo de las cargas sigue estando, las uruguayas se van a mover en el puerto de Montevideo en Nueva Palmira'; pero es un riesgo y el empresario no quiere arriesgar, la verdad no quiere arriesgar. Yo creo que eso también conspiró contra el puerto de aguas profundas, porque en la comunidad portuaria en donde podría haber habido un apoyo a una idea de renovación, de aumento del negocio portuario, el estar agarrado de los negocios existentes y visualizar como riesgo otros negocios que aparecieran, no ayuda. Eso no ayuda. Un gobierno que ve las cosas con ojos de estadista, y empresas que están cuidando su parcela de negocio y no quieren que se arrime nadie, no es una buena combinación para que se genere este proyecto enorme. Y tampoco ayuda que no tenemos grandes operadores de carga, porque son operadores externos. Los operadores que podían haber reclamado el puerto de aguas profundas son argentinos, son brasileños, son no sé de dónde.

### GB Alguno manifestó interés

El interés estaba marcado en las pre negociaciones que había con el grupo. Tuvo preacuerdos con alguna de estas empresas. Estas empresas que manejan sus cargas, si bien la fundación Aurora dice yo estoy pensando hacer un puerto de aguas profundas que ustedes sacarían esas cargas con fletes menores, lo ven y lo valoran bien. Pero que es lo que te responden, muy bien cuando usted tenga el proyecto usted me lo trae yo veo como participo, llegan hasta un preacuerdo pero si vos no tenes ni siquiera un acuerdo con el gobierno, qué te van a contratar, qué te van a comprometer, nada. Entonces vos no tenes ni el compromiso del Estado, ni el compromiso de las empresas instaladas en Uruguay y los clientes potenciales porque no te creen porque todavía no tenes un acuerdo con el gobierno. Entonces, ¿de dónde extraes ese apoyo que necesitar para el proyecto?

GB Por parte del gobierno se salió a trabajar con operadores argentinos o operadores brasileños?

No, el Estado los avances que hizo fue con otros Estados, y yo creo que en el gobierno de Mujica hubo algún un esfuerzo. Un esfuerzo al estilo del gobierno de Mujica, pero creo que sí, al menos yo le doy el crédito de que la idea de que el puerto de aguas profundas no era para Uruguay sino para la región, debía sustentante en la mancomunión de todos los intereses eso estuvo, lo único que se la quiso aterrizar esa idea en la órbita de los Estados que no funciona tiene que ser en la órbita de lo privado. Pero filosóficamente no estaba preparado ese gobierno para pensar que el sector privado pudiera conducir esos acuerdos entre las empresas para construir un puerto de aguas profundas que funcionaría atendiendo a todos esos intereses.

...

Bolivia tiene un potencial enorme desde el punto de vista minero, mover esas cargas vía los Andes eso le cuesta 80, 90 dólares por tonelada, por la hidrovía le cuesta 38 por ahí, y si lo moviliza horizontalmente hacia Brasil también vuelve a trepar valores próximos a los 100 dólares, en una foto tomada hace 5 o 6 años costaba la mitad mover por la hidrovía. Había proyectos de atravesar con túneles los Andes, pero esos proyectos eran muy costosos. Por ejemplo los túneles, que estaban apoyados por el IIRSA, andaba el valor de diseño por 6.5 millones de dólares.

Hoy el mercado preponderante es el asiático, pero el atlántico sigue consumiendo. Siempre va a seguir habiendo cargas para el Atlántico.

Hoy pensamos en el puerto de aguas profundas y parece que fuera una enorme inversión, pero en el contexto de todas las inversiones y todo lo que se está hablando de los corredores (del IIRSA), es algo menor que yo creo está relacionado, que tiene un correlato que tiene una correspondencia con los mercados que también están en el Atlántico.

La fundación aurora no tenía recursos solo para el puerto de aguas profundas. El puerto de aguas profundas solo, se asfixia. El puerto de aguas profundas necesita, una red viaria que funcione, algunas carreteras que funcionen, algunos puertos a los alrededores, el puerto no maneja solo las cargas inmediatas. Precisa cargas de toda la región que lleva por vías acuáticas, o sea necesita otros puertos. Una de las cosas que más necesita es de la hidrovía, que justifica que el puerto de aguas profundas esté próximo a la hidrovía, porque todas esas cargas naturalmente son cargas para este puerto y no para otro. Entonces la gente de la fundación aurora estaba con un ojo puesto en el puerto de aguas profundas y otro ojo puesto y ya habían negociado con el gobierno boliviano y paraguayo construir el puerto Busch, tener una presencia en puertos paraguayos, hacer acuerdo con empresas para la operativa del puerto y el movimiento de cargas sobre las barcas.

La fundación ahora manejaba 9 mil millones de dólares, en el contexto de otras inversiones que se requería para aprovechar con eficiencia la oportunidad la generación de cargas en la región se precisaba otros puertos se precisaba vías, aeropuertos, y tenía incluso viviendas muchas cuestiones de logísticas que hacían crecer la cuestión meramente portuaria al triple.

GB Sumo o restó la minera Aratirí al puerto de aguas profundas.

Esto es parte de la ceguera del gobierno con el puerto de aguas profundas,

Ellos nunca pensaron el puerto de aguas profundas en el concepto que lo manejábamos nosotros. Nosotros operábamos un proyecto para mover las de la región, o una buena cantidad de las cargas de la región, 50 millones de toneladas. Y ellos querían mover el mineral de ellos.

GB Entorpeció

Digamos que no considero el proyecto nuestro, no nos tuvo en cuenta. Lo que se quiso fue darle para adelante a la minera Aratirí, permitiéndole que construyera ese puerto que quería y yo creo que de alguna manera se le quiso dar mayor destaque agregándole el concepto de aguas profundas que no le era propio, era un puerto cargador. Pero nunca dijo Fernando Puntigliano que fuera hacer un puerto de aguas profundas, vos hablas con él, él lo que te dice es que genuinamente era lo que pensaba eran unos pirales hasta donde el barco iba estar anclado y ahí cargar.

Te diría que la parte más importante del puerto de aguas profundas, no es el puerto mismo, es toda la periferia que se arma con polígonos industriales. Que tener el tráfico de los commodities y estar en el medio de las cadenas de transporte de distintas cargas, tienen un gran valor.

Brasil no se sumaba al puerto de aguas profundas, sino solamente prestaba dinero, actuaba

Como un banco. Lo que hacía falta era otro tipo de compromisos, que Brasil prestara la planta genera el mismo riesgo de la garantía soberana en la construcción.

## **PRIV- ENTREVISTADO 2.**

Yo creo que esto nació como un proyecto que nació raro, sin un norte específico. Por ejemplo vienen los finlandeses y te dicen quiero sacar tanta producción por Montevideo, y bueno esto te marcó la cancha y sabes que hay

una experiencia previa de dos plantas que las puedes ver, es tangibles, y sabes que hay una masa forestal en todo el centro del país que es lo que captaría como materia prima. Pero este puerto en sí, cuando empezaron a armar el puerto, como todo mensaje político toda la barra política se subió, viste que de alguna manera la clase política, sea del pelo que sea, vive de los proyectos que pueda presentar. Entonces empezaron a agregar cosas a ese puerto, además del mineral de hierro que iba a llegar por un famoso mineroducto, que iba a manejar el agua reciclándola desde la mina hasta ahí. Llegaron a haber reuniones, yo estuve en el año 2011, me acuerdo, creo que fueron en el año 2011, con gente de AFE que habían pensado en una línea férrea podía bajar a Rocha, pero tal. Finalmente llegaron a la conclusión del Mineroducto famoso, que iba a ser un sistema que era novedoso, que en Brasil ya existe, en Brasil lo hacen así. Con respecto al puerto en sí mismo, arrancaron con un puerto que iba a ser para minarles, creo que empezaron hablando de 8 o 10 millones de toneladas y ahí se subió toda la barra política a decir bueno por acá sacamos también la producción de soja, sacamos la producción de soja de Río Grande do Sul, sacamos producción brasilera, paraguayo y boliviana. Ya era una cosa aquello que era el supermercado, fantástico. Y realmente se discutió con bastante poco nivel, aquello fue para mí medio frustrante del punto de visto de los Ministerio involucrados. Ya sea Industria que era el principal o transporte, con gente capaz. Para mí Kreimerman es tipo un muy capaz, en eso la pifiaron. Dejaron que pasaran expectativas así sin un estudio profundo, manejado por comisiones de medio pelo. Yo el otro día escribía, contestaba una nota de una señora... que hablaba de la necesidad de tener un puerto de 15 pies de profundidad. Es muy relativo eso porque en esa zona, no tienes. Si no tienes un mineral de hierro, hacer un puerto con un calado tan grande como que no tiene mucha razón de ser, porque vos no vas a lograr atraer cargar a un lugar donde no hay nada. O sea, si no se genera producción que justifica el mayor movimiento de un puerto, vos no tienes un puerto. Y tienen que ser cargar que atraigan que sean racionalmente posible. En aquel momento cuando se habló primero en Brasil y después en Paraguay, yo lo primero que pensé, que comentamos fue, Brasil tiene el puerto de Río Grande que ya tiene un calado de como 14 o 16 metros, los brasileros son súper nacionalistas, tienen toda la producción sojera ya armada en terminales que están puestas ahí en el puerto de río grande. No te va a venir a traer producción sojera a un puerto de aguas profundas en Uruguay. Por lo menos en la lectura inicial es esa. De Paraguay y Bolivia vos solo bajar por barcaza por el río Paraná hasta Nueva Palmira con barcasas fluviales o convoy. Ese convoy no puede navegar por el océano atlántico ni por el río de la plata. Vos tenes que desarmarlo en Nueva Palmira, traspasar la carga la carga en otro barco que pueda hacer ultramar para que venga a Rocha descargar para que venga un barco y lo cargue acá. Era una cosa de loco, no le cerraba nada a nadie. O sea, el proyecto como de puerto como tal

estaba sustentado casi pura y exclusivamente por el mineral, si uno dice contenedores, hacer un puerto gigante con contenedores, que descarguen barcos gigantescos y dejen la carga amontonada y que después se distribuya a nivel regional, yo que sé, da la sensación de que eso tiene mucho chances de tenerlo un Brasil que tiene ciudades grandes con gran población para acumular carga, porque ya tiene la distribución cercana de que vengan a tomar a Uruguay, en un puerto nuevo alejado de todo, para después hacer un segundo tramo. De hecho los barcos grandes que vienen con contenedores, van bajando carga, la mayoría hará Feeder pero la mayoría de los casos van directo a los barcos.

### GB Como fue el proceso del PAP

Y yo creo que fue muy livianamente estudiado, si vos me decís como debe ser medianamente un proyecto de ese porte hablando de 900 mil millones de dólares, 800, era un montón de planta. Tiene que ser un proyecto que involucres gente, que vos puedas armar un equipo de trabajo que no esté contaminado con una intención política de sacarlo adelante a cualquier costo. Una comisión interministerial que se armó, donde unos eran conocidos y otros no tanto, estaba... y agarraron en dos meses y dijeron el puerto es este y hay que ponerlo acá y este hay que hacer una escollera; y todo muy de los pelos. Y estas cosas se hacen con un estudio mucho más profundo de necesidad, es lo que hace la DINAMA cuando vos tenes un proyecto para evaluar. Primero tener que ver la necesidad y después la viabilidad ambiental de localización y después tienes que ir para adelante con todo el proyecto en sí. acá como se comieron todas las etapas en una, diciendo y bueno la voluntad es que salga así y a salir para adelante porque hay voluntad de hacerlo, algo parecido que paso en la regasificadora hay que largar este proyecto esto es de interés del gobierno, hay que sacarlo para adelante y chau. Quizá el gobierno se endulzó también de cómo le vendió el negocio Aratirí que iba a salir si o si, y no midió los riesgos que tiene el mineral de hierro. El mineral de hierro es un negocio, vendes un combo de alto volumen pero no vale nada. O sea que vos si el precio mundial te fluctúa y vos ya tenes armado infraestructura en países que estén más cercado del consumo que es China básicamente, llámese Australia, o infraestructuras ya armadas que tiene Brasil en todo lado. Brasil como principal exportador de hierro del mundo tiene infraestructuras armadas por todo lado, y soja. Vas a ponerte a ponerte vos a hacer un puerto amortizado a no sé cuantos años, para sacar mineral de Uruguay, que ni siguiera es un mineral Premium de altísima calidad que va a valer más y se va a recontra cotizar por diferenciación. No se dio nunca eso. Para mí fue muy liviano el estudio que le hicieron al puerto. Y después, y bueno es como el huevo y la gallina. Después

que dije va a ser ahí y va a ser así, le entro a buscar carga a ese puerto, no sé. Esto es al revés, acá tenes que armar un proyecto que arranque de abajo para arriba, no de arriba para abajo. Esa es la sensación que a mí personalmente me dio el puerto de aguas profundas en ese momento. Y después era muy fácil de tumbarle las cosas que iban apareciendo, sin ninguna vocación política sino que meramente técnica.

GB: Tipo cuales

El tema de la carga paraguaya que te decía, vos no podés justificar con carga paraguaya...

GB: En definitiva también lo valorarías el trabajo de la CIPAP como liviano.

Yo creo que sí, como liviano, para mí fue que se le dieron la directiva de que hay que sacarlo, y vamo arriba. Esa fue un poco la sensación que me dio a mí como lector. Me parece que es así. La mayoría de la gente lo vio así, cuando empezaron a verse como venía las patas a la zona, todo el mundo empezó a bajarle la presión. Yo estaba en la otra empresa todavía, en Christophersen en el 2010, y claro estaba el proyecto en elaboración, y había alguna empresa de ingeniería, y bueno. Un día me dice el dueño, che hay que llevar a un técnico de una empresa de dragado para que a vea el siete en Rocha. .... Hay que alquilar un vehículo 4x4 porque que entrar a un terreno que es campo traviesa, y no sé qué cosas más. Entonces lo mismo hicieron con varias compañías... conclusión, confluimos un día x en Rocha, nos esperaban en el precio miliar gente de Aratirí con gente de los milicos que son quienes administran el terreno. Entonces había que meterse en un trillo hasta la playa. Entonces, llegamos a la playa, imagináte las costas de Rocha que son todas iguales, que son..., bajamos de las dunas y se juntaron los cuatro gringos que había de la compañía holandesa y belga, los que los habíamos acompañado. Y los gringos se miraban como diciendo que hacemos acá. Lo que los llevaron a ver fue una playa, una hermosa playa oceánica que no tenía nada. ... toda una cosa tan de los pelos, el que nos acompañó era un tipo de compras (Aratirí)... una cosa de locos. Yo que sé a mí me pareció que había un bastante mal manejo, inclusive con la decisión del lugar. La empresa quería otro lugar la empresa quería otro lugar y lo forzaron a que fuera ese,...

... Pero realmente como que las empresas, Christophersen siguió medianamente vinculado, se enteraba de lo que iba pasando pero nunca siguió con un proyecto, mira con esto tenemos cabida para esto, para esto y esto; o acá vamos a hacer un puerto en donde vamos además de hacer esta historia vamos a poder

traer petróleo y meter el oleoducto de José Ignacio, nadie vio un proyecto adicional, y nadie le puso toda la energía ni toda la energía. A ver, si mañana sale lo de UPM estoy seguro que muchas de estas empresas, como esta (Christophersen) van a estar tratando de prenderse y agarrar un pedacito como pasó con Montes del Plata. En esto no hubo ningún tipo de ambiente caliente para tomarlo porque se vio como una cosa bolazo de entrada. Se vio así.

El vínculo con el sector logístico portuario se dio desde Aratirí

GB: Desde la CIPAP hubo algún vínculo

Con las empresas uruguayas

GB: Si

Yo creo que no, yo creo que ellos se manejaron mucho más con Aratirí, para mí fue así.

GB:Hubo un esfuerzo, un vínculo en hacer participar al sector privado en el proceso.

Yo no vi. No tengo recuerdo que haya habido una presentación, si la hubo no estuve, presentación así, vamos a convidar a los actores uruguayos que, posiblemente algún estudio de ingeniería sí, capaz la gente de CCI,... Vos te imaginas, este, cuando vos empezase con un proyecto de estos vos precisas, de repente si la empresa si un puerto no es un puerto exclusivo de la empresa, vos precisas un integrador de proyectos. Como lo pasa en cualquier lado, vos vas a Brasilia o cualquier puerto grande. Así como está el usuario principal, está el tipo que hace la integración de proyectos, que es quien... la Comisión no generar un integrador de proyectos.

....En definitiva como valorarías el trabajo de la comisión con el sector privado

...yo creo que casi nulo, no tengo conciencia de que haya habido un trabajo fuerte.

Yo no sé hasta qué punto ANP era promotor del puerto de aguas profundas, porque yo creo que a ellos realmente les complica bastante salir del puerto de Montevideo, de la realidad de contenedores. Yo creo que la miraban de costado

en todo momento para ver qué pasaba. Evidentemente no era un puerto que iban a tenerlo bajo su eje.

GB: Cómo entender que se vincularía este puerto a los corredores del IIRSA.

Creo que sería muy difícil, solo que armes toda una logística, con ferrocarriles, pero sería muy complicado. Mostros participamos en un proyecto con Río Tinto que después lo compró Vale, el proyecto era de...pero es algo muy difícil...quedó todo muy atado a lo que hacía Aratirí, los demás privados que andaban a la vuelta quedaron orejeando.

### **PRIV- ENTREVISTADO 3.**

GB: Cómo describiría al proceso del Puerto de aguas profundas.  
Un proceso que a mi juicio fue demasiado sobredimensionado, porque se hicieron estudios que se tomaron parámetros axiomáticos,... se vio una masa crítica en la minería como ancla para un proyecto y a partir de ahí se construyó algo enorme. Para mí fue un proceso equivocado

GB: Equivocado en qué sentido

Equivocado porque generó un sobredimensionamiento innecesario de una necesidad que tiene el país. El país tiene una necesidad de tener un puerto de aguas profundas, no es una necesidad inmediata pero es una necesidad que hay que preverla desde ahora...

Pero una cuestión es una terminal de aguas profundas y otra cuestión es un puerto de aguas profundas. Ese es un primer concepto que el sistema político no ha sabido diferenciar. El otro tema es que tipo de cargas estamos hablando, y acá me parece un mundo y una lógica es un tipo de carga como los contenedores, y otro mundo y otras lógicas con esfuerzos infraestructurales diametralmente distintas son cargas a granel. Para uno se necesita una escollera procreativa mucho más grande...

Estos distintos diseños para buques de carga a granel y buques de carga de numerable, en particular la contenedores....

La vocación que puede tener o no mediante políticas inductivas, el Estado Uruguayo en posicionar como centro logístico regional.... Si el Uruguay quiere posicionarse como centro logístico regional entonces tiene que ser proactivo en eso,

GB: En ese proceso que se vivió, como entró Aratirí en relación a lo que es fue puerto de aguas profundas.

Aratirí no necesitaba el puerto de aguas profundas, Aratirí necesitaba una terminal especializada en aguas. Lo que vio el gobierno nacional fue procurar una sinergia, ya que está Aratirí, ya que va a salir eso entonces vamos a aprovechar ese impulso y hacer un esfuerzo más y hacer un puerto de aguas profundas. Esa fue la elección que hizo el gobierno. Que de alguna manera tuvo un componente esquizofrénico, porque por un lado quería que Aratirí sucediera porque le daba la masa crítica para hacer un puerto de aguas profundas, pero por otro lo impidió con la ley de minería de gran porte. Y esto quiere decir que en realidad no hubo una conjunción clara de voluntad de congeniar dentro del gobierno nacional una voluntad hacia el desarrollo minero. Había un impulso Claro incluso de propio presidente, si era Aratirí o era otra daba lo mismo. Además Aratirí era una de un montón de mineras que... de hecho hay dos yacimientos...

Aprovechemos este impulso que va a salir, sumemos unas cosas más y hacer un puerto más ambicioso que una terminal exenta. De hecho yo pensaba que la terminal exenta era un germen de un puerto de aguas profundas, pero un puerto de aguas profundas más sencillo.

GB: Como hubiera sido la gestión de ese puerto de aguas profundas en relación a Aratirí y en relación a la empresa que hubiera ganado la data Roon para la construcción y la gestión.

Para mí no era muy claro cuál era el concepto de diseño que habían elaborado entre algunos no actores del Estado , pero esa voluntad que tenían ellos al comienzo de dejar afuera a la Administración Nacional de Puerto quiere decir que la forma de gestionar de la Administración Nacional de Puertos, no estaba. ... era algo intermedio entre la concesión clásica y el puerto privado.

Ese es el modelo por el cual podría funcionar pero no era el concepto que estaba manejando el gobierno nacional. ...

Aratirí se veía como constructora de un puerto logístico regional No, le quedaba grande. A una empresa que es una empresa familiar, le quedaba grande pretender ser una empresa portuaria de desarrollo portuario. .... El gobierno nacional mente a Aratirí ahí adentro, se dijo a contra pelo lo hacemos pero operamos una terminal dentro de un sistema portuario, entre la ley de minería de gran porte y eso, fue irreversible, porque además Sami....

GB: Se pensó la relación con los ejes del IIRSA Pero ya es un tema de estrategia nacional, es un tema el Ministerio de Transporte con todos los actores que estaban vinculados con el desarrollo de puerto de aguas profundas. El concepto de desarrollo del puerto de aguas

profundas pretendía potenciar, eso era una cuestión positiva que tenía el concepto, era potenciar a Uruguay como centro logístico regional para con una herramienta inadecuada. Pero digamos en la voluntad conceptual, pero el objetivo era el correcto, la herramienta, el camino que se tomó fue el incorrecto.... Si miramos que el camino en el largo plazo es el correcto pero la herramienta es incorrecta, esa herramienta jugó en contra. Tuvimos de alguna manera involuntariamente quemando una buena idea (23:17)

## **ACTORES PUBLICOS**

### **PUBL-ENTREVISTADO 1.**

El puerto de aguas profundas el daba una posibilidad de desarrollo más firme, para no tener

Se pensó en ese momento que era un momento para trabajar, para desarrollar el proyecto y se hicieron durante dos años estudios de todo tipo; físico, de ingeniería, de medio ambiente, de dinámica costera y de complementación del puerto con las redes viales y rodoviarías, que ningún otro proyecto se hayan hecho. Pero bueno en realidad, era una inversión demasiado importante, la estrategia del gobierno de ese momento era coparticipar ante esa inversión a otros países de la región básicamente Brasil en ese momento era el que manifestaba mayor interés. Y bueno no hubo suficiente fuerza, no hubo recursos con la necesaria priorización para darle al puerto de aguas profundas y dejar de lado otras inversiones más importantes que el país requería.

GB: Por ejemplo

Y bueno, la caminaria interna, la mejora de las rutas, ampliar las posibilidades portuarias de Montevideo o de Nueva Palmira, son los que la realidad del día a día marca. Este es un proyecto estratégico. Un proyecto para el futuro, para consolidar la posición de Uruguay en un rol de plataforma logística regional, que nos va a ayudar, que nos va a ayudar mucho y algún día se va a tener que encarar. Y capaz se va a tener que encarar con los recursos propios de nuestro país. Tampoco es una inversión descabellada, es de monto similar a lo que salió la regasificadora o incluso la planta de UPM pero el puerto, arrancar por el puerto era del orden del 800 millones de dólares. Claro después hay todo un tema de inversiones que se necesitan además del puerto, si ves ahí el terreno vez que no hay nada hay que llegar con infraestructura.

GB: Cual fueron los puntos débiles en el proceso

Yo creo que la principal debilidad fue que se fue cayendo el momento político regional y económico que le daba viabilidad regional al puerto. Es decir, se contrajo la economía, bajaron el precio de los commodities, del hierro, y eso empezó a hacer a que Brasil dejara de mirar con cierta prioridad de invertir o participar de una inversión en un puerto en otro país. Teníamos los problemas con Argentina que justamente había tomado medidas contrarias, totalmente opuestas a lo que el puerto necesitaba. Es decir que barcos argentinos pudieran trasbordar en puertos uruguayos. Y bueno se fue dando eso que le hizo salir del contexto favorable que tenía cuando empezamos en el 2012 a trabajar.

GB: Los puntos fuertes que tuvo el proceso

El aprendizaje, en un proceso nuevo complejo con una multiplicidad de factores

Una buena base de antecedentes, que está vigente que es aprovechable por los próximos 10 a 15 años.

En el 2014 ya ahí ya había cambiado Brasil y ya no había interlocutores, no había forma de impulsar este proyecto.

Hubieron sectores que no apoyaron, ..., porque no hay ninguno que haya inclusive los sectores del partido nacional o el partido colorado que no votaron favor del proyecto lo que decía era no que estaban en contra del proyecto sino que estaban en contra de la ubicación.

Se contaminó el tema de que era el puerto para la minera, pero en realidad no fue así porque la minera pidió tener un lugar donde sacar el hierro, y en su momento se le dijo que fuera en la zona de la Angostura, y ahí iba hacer su terminal y no sé qué más. Cuando empezó el tema del proyecto obviamente no tenía ningún sentido hacer dos puertos en la costa de Rocha, una costa altamente sensible del punto de vista de todo el valor turístico, ambiental, de reservas naturales que tiene, no íbamos a dejarle hacer una terminal en frente de la laguna negra y desarrollar un puerto de aguas profundas. Entonces le dijimos, bueno si hay un puerto la minera se tiene que instalar acá y eso se lo hicimos saber. Bueno, cuando el proyecto de aguas profundas si en el tiempo que lleva desarrollar este proyecto por parte del Estado con todo lo que tiene que hacer, la minera obtuvo sus autorizaciones para explotar y comienza las explotación y necesita hacer una terminal para sacar, la tiene que hacer en este lugar y con estas características compatible con el proyecto del puerto. Y eso se lo hicimos saber, y ahí se empezó a entreverar de que era el puerto para la minera.

En respecto a los estudios que se había hecho .... En algo que son proyectos greenfield, que no hay antecedentes el mejor estudio de demanda que uno puede hacer, con los mejores supuestos, bueno está la carga de acá, está la carga de allá, esta le bajan los costos, etc., lo que fuera se puede caer si las decisiones que toma quién hace el transporte a los destinos se le ocurre otra ruta por otras razones que no son solo los costos y los tiempos, entonces cualquier estudio de demanda que nosotros, que se hizo, tiene supuestos y tiene incertidumbre que no las va a levantar nadie, entonces si fuéramos a esperar que a tener un estudio de demanda que digamos ah no este es el estudio de demanda para hacer el puerto, no lo íbamos a hacer nunca. Y viceversa, podemos hacer un puerto totalmente sobredimensionado y después no lo use nadie. El puerto en el horizonte de 50 años tiene que poder mover del orden de 50 a 60 millones de toneladas que van a ser granos, después contenedores, que van a ser petróleo, combustible y que se yo sé qué, pero tenemos que empezar con algo pequeño que le dé la posibilidad de ir desarrollándose en etapas, y así se pensó y le pedimos a quienes hicieran el diseño inicial de puerto que fuera un puerto modulable que pudiera ir creciendo pero claro es un puerto oceánico necesita defensas importantes y lo básico y lo inicial es bastante importante para que vos te tengas que gastar 500 o 600 millones de dólares de entrada y no lo puedes hacer de entrada.

GB: A nivel nacional se lograron acuerdos políticos, a nivel regional se lograron acuerdos políticos.

A nivel se lograron acuerdos y compromisos que se firmaron en memorándums de entendimiento con Paraguay y con Bolivia de uso del puerto cuando el puerto estuviera disponible.

Pero por supuesto que era un compromiso de uso pero no había nunca hubo un compromiso muy fuerte, salvo del de Brasil que después se terminó cayendo de poner dinero en el desarrollo del puerto.

GB: y consensos a nivel regional, puede decirse que con argentina no se logró y fue un consenso más bilateral con Brasil.

Nosotros con argentina en ese momento no se podía hablar de desarrollar un puerto de aguas profundas, la política portuaria y de uso de la hidrovía por argentina estaba a manos de la secretaria de vías navegables en la cual estaba al frente Horacio Testtamanti, que fue quien impulso la medida 1108 y el tema, con una visión muy nacionalista del uso de la hidrovía y de sus puertos que veía más una amenaza a su política portuaria.

GB: y donde estaría esa amenaza.

En quitarle posibilidades al puerto de buenos aires, en el largo plazo en contenedores, pero esas conversaciones a nivel político con autoridades del gobierno argentina no se daba pero si se daba, pero si se daba con actores vinculados a los granos. Y para ellos la verdad es que lo veían como algo bueno, pero lo veían que iba a ser muy difícil que lo pudiéramos completar. No le tenían ninguna fe.

GB: así que se dio un diálogo con privados.

Sí, porque se hizo un dataroom donde se convocó a potenciales, que nos interesaba, que más que posibles constructores o desarrolladores del puerto, fue que vinieran los potenciales usuarios del puerto. Y vinieron, vino BUNGE [empresa pública que cotiza en la Bolsa de Valores] que mueve grano. Y no se decían si bárbaro, pero no creo que podamos.

#### A NIVEL GENERAL NO SE VE QUE TENGA CLARO A LOS ACTORES QUE HACEN LA CADENA DE VALOR POSTUARIA

Si el puerto realmente les generaba ahorros a los productores o a los que compran la mercadería porque disminuye el costo de transporte, iba a funcionar.

Nosotros trabajamos con el gobierno de Brasil, con el Itamaratí, fuimos a la secretaría de puerto de Brasil,... ellos nos ayudaron nos dijeron que ponían a disposición sus modelos físicos para simular, porque en ese momento Brasil pensaba del sur de Uruguay, en la zona sur era mejor que lo desarrollara Uruguay era mejor que lo desarrollaran ellos o lo desarrollara argentina. Que lo desarrollara Uruguay y lo pudiera usar libremente la región.

GB: Y eso en que se basaba

Uruguay es el lugar más neutro para tener eso como un patrimonio, como una infraestructura de la región. En algo que no es, que no hay mucho antecedentes de eso.

GB: Como se podría vincular el puerto de aguas profundas con los corredores del IIRSA - COSIPLAN

El puerto de aguas profundas en su momento integró, bueno la integra la cartera de proyectos del COSIPLAN como infraestructura de salida de producción.

Está en el eje MERCOSUR – Chile, estaba como la Paloma y lo actualizamos a otra ubicación.

En su momento estuvo como en la paloma (2008-2009), en 2013-2014 en una reunión cambiamos la ubicación. En una reunión de coordinadores en Montevideo, lo cambiamos de ubicación.

...Al tomar la decisión de seguir un proceso ordenado que se llamó a un dataroom para que presentar expresión de interés, contrataran, el estado asumió el diseño y desarrollo del puerto por eso las iniciativas no prosperaron.

...Nunca llegamos al momento de decir, vamos a ir por esta iniciativa, analizarla y seguir el proceso que sigue cualquier iniciativa privada por qué no estaba dentro de los parámetros que en ese momento estábamos pensando para el desarrollo del puerto.

No sé qué tanto favorecer la integración, sé que favorecer el desarrollo de emprendimientos y de y de la zona. Hay estudios que creo que están vigentes de Brasil que nos lo acercaron las autoridades de puertos de Brasil de un desarrollo estratégico que tienen previsto para el mediano plazo, horizonte 2020 2025 de potencializadas para la zona de mato grosso en cuanto la producción de soja, de mineral de hierro y otros granos. Que claro, capaz que hoy está enlentecido por la caída de los precios, pero que crea un impacto de carga saliendo por la hidrovía que no había puerto de acá que pudiera bancar. Y eso está aguantando por la circunstancia, el puerto le viabilizada que eso se desarrollara rápido.

GB Principales interlocutores a nivel regional del sector privado

No, desde el proceso de dataroom se hablaron con empresas constructoras de Brasil, España, argentina. La mayoría eran empresas constructoras. No llegamos a la etapa de trabajar con una empresa fuerte, lo que trabajamos fuerte fue con consultoras.

GB vincular el puerto con las PP

El puerto como lo concebimos iba a ser un puerto de participación público – privada, en principio, lo que llamamos una ppp institucional. En la que una institución pública lanza el proyecto, e iba a tener una administración de una entidad administradora del puerto que podía ser pública o pública privada. Y bueno, eso no terminamos de avanzar en el desarrollo de la institucionalidad. Creíamos que era mejor que no fuera la Administración Nacional de Puertos, sobre todo si se avanzaba en la idea de que el proyecto tuviera una administración multinacional [de varios países], pero nunca se terminó, porque eso era bastante complicado. Le daba viabilidad en lo político, pero iba a ser jurídicamente un lío grande, y bueno en esas cosa no pudimos avanzar más que a nivel de ideas.

La institución del Estado tenía que desarrollar obras básicas del puerto y después tenían que venir operadores a desarrollar su propia terminal, explotarla pagar un canon al estado por estar ahí, y cobrar por la explotación, y ese era el esquema. Había que conjuntar todo eso, que bueno la viabilidad que además se instalaran terminales de los países, era una cosa bastante compleja.

GB organismos internacionales que dieron mayores señales

No llegamos a ponerlo demasiado en consideración porque quedamos en etapa de estudio,

*BID, FONPLATA, CAF. pero no nombra FOCEM*

No llegamos a una segunda instancia de hacer estudios más profundos, en realidad los estudios lo financiamos con recursos propios del ministerio de transporte.

El primer estudio de demanda y viabilidad se hizo con recursos del BID y el último que fue un análisis medio crítico de lo que hizo el consultor español donde digamos ponía, comparaba los puertos con los puertos que están al final de la hidrovía...

GB: Hasta qué punto podría estar vinculados al financiamiento organismos que estuvieran más vinculados directamente al IIRSA o uno que está indirectamente que es el BNDES

El BNDES podría ser una de las fuentes de financiamiento de las obras, nunca llegamos a estructurar nada de eso porque no avanzamos de la etapa de estudio.

GB: El BID financió también la creación del INALOG

Es el ámbito donde todo el sector privado vinculado a la logística, al transporte y a la producción se junta con el sector público vinculado a lo mismo.

Se presentó en el 2014, y a gente tenía el entusiasmo pero los operadores que estaban ahí, no hubo en el ámbito nacional y tampoco regional enemigos del proyecto, que hicieran que el proyecto se detuviera. Creo que el proyecto no avanzó en su concreción porque las circunstancias cambiaron, el contexto regional cambió, se dieron cambios políticos que bueno hay que esperar porque es un proyecto porque en particular el gobierno y el ministro nos ha designado para seguir adelante con este proyecto, seguir adelante en el sentido de no ponerlo en un congelador sino tenerlo, avanzar en lo que pueda en este tiempo.

GB: y que vendría a ser eso

Y seguimos haciendo estudios físicos para definir el tema, de la afectación costera, porque en el momento que se quiera tomar es tener la habilitación ambiental del proyecto.

GB Si fueran a generarse acuerdos en lo público hacia lo privado en relación a lo regional

No hay necesidad de buscar apoyos para lograr el puerto, a nivel regional se considera al puerto que va a favorecer a la región. El tema es que Uruguay, no se sintió con espalda fuerte para desarrollarlo el solo y buscó el apoyo económico, de financiamiento de otros países, en el momento que Uruguay diga: esta es la obra estratégica que nos va a permitir fortalecernos en la faceta de servicio logístico del país a la región, vamos para adelante y vamos salir de vuelta para hablar con los países para decir tenemos esto, lo otro; y es eso nomás.

## **PUBL-ENTREVISTADO 2.**

El puerto de aguas profundas nace con un concepto de concentrar cargas regionales de recibir buques de gran porte, y en el proceso hay que diferenciar el desarrollo de los negocio en el puerto comprometidos a veces por períodos de 30 y 50 años por las inversiones de que los sectores privados hacen, y la mirada del gobierno que tiene que planificar a largo plazo y dar respuesta en función de la naturaleza y costos que la obra tiene.

...Desarrollo portuario, clientes regionales que se ubican la zona de influencia de argentina, asunción, Montevideo, hidrovía, Asunción que es donde están las bases productivas y ahí es donde pasamos a pensar cuál es el nicho de mercado o la oportunidad.

...Si hablamos de un eje, unos atienden región hidrovía y otros atienden una zona sur de Brasil, trasbordos oceánicos, pero conceptos complementarios y no competitivos.

GB Puntos débiles

Cuando la carga está asociada a productores que no son propias de unos productos uruguayos o un productor argentino, creo que en esa alianza de inversor en la terminal y dueño de carga, es donde podría funcionar. Si no tienes el dueño de la carga que mueve su propia carga es muy difícil. Pero creo que los mercados que se buscaron era el destino que se querían almacenar, pero no podemos subestimar que hay competencias regionales,

que hay inversiones reales, a un inversor tú le tienes que dar carreteras, ciudades de apoyo sino es muy difícil porque el costo final de la movilización de una carga sería mayor que el actual.

...Faltaron estudios de quienes se beneficiaran, de factibilidad económica, .... no alcanza con el número de toneladas sino que modelos e país estoy queriendo desarrollar.

Los puertos tienen una vocación, no se puede hacer un mix, el diseño de las infraestructuras cambia si son puertos graneleros o son puertos porta contenedores y la rentabilidad hoy está muy ajustada. Pero creo que eso hay que trabajarlo porque lo vimos en la subasta en Montevideo, era atractiva la subasta de la terminal y hubo más de cuatro empresas subastando la bolsa. Y en cambio posteriormente cuando se quiso hacer una licitación de una segunda terminal no hubo interesados, porque tiene que haber mercado y tiene que hacer rentabilidad para el sector privado.

GB: era una oportunidad política o económica

Cuando una región seas MERCOSUR o un bloque asiático, tiene un acuerdo de desarrollar las infraestructuras en conjunto. Invierte, crean puertos o terminales y demás, pero el explotador siempre es una terminal privada que tiene su rentabilidad en ese envío de carga.

Tiene que hacer un estudio de lo que se llama la conectividad del puerto, o sea por donde llegas a un puerto, por mar, por carretera y creo que esa malla de inversiones es asociada a los centros productivos. Porque los centros productivos no están en el eje de Rocha, los centros productivos están más lejanos, entonces tienes que tener ferrocarril, tienes que tener barcazas que por su naturaleza no llegan desde la hidrovía a Rocha. Entonces creo que ahí había que poner en la balanza cual es el mercado regional viable posible para ese puerto de aguas profundas, si eran solo minerales, sino eran. Porque los dobles trasbordos en los puertos no son rentables, en productos de bajo valor que son los que tienen carga masiva hace que el producto no sea comprado con otros que se fabrican más cerca del consumidor, entonces yo creo que hay que afinar muy bien quién compra el producto y quien vende.

...Qué negocio futuro, que zonas productivas, que pueda Brasil en esa zona de influencia plantar mar y poner más industrias.

...Vos tenes dos modelos, si vos como gobierno te endeudas y haces puedes tener un puerto vacío y tienes el ejemplo de LA Plata, el puerto de La Plata que salió 400 millones de dólares, y no se mueve. Entonces, el desvío de las

cargas no lo deciden las infraestructuras solas. Las infraestructuras acompañan los volúmenes, la decisión privada, entonces me parece a mí que se corre el riesgo, o sea, tienes que tener un inversor privado asociado al proyecto generador de carga propia o cosechada, pero no es como negocio de contenedores que pasan por la puerta y es cautivo. Acá estamos hablando de alguien que estén en la trending de granos, la trending del movimiento de los minerales, y ahí hay pocos actores en el mundo.

...Para nosotros atrás de Rocha, no hay un volumen tan importante de producción.

...El armado del negocio es fundamental, que lo visualice el inversor y sea posible.

...El estado uruguayo no puede solo, lo había dicho el presidente de la República, porque razón otros Estados harían un puerto para trasbordar y perder su trabajo en las comunidades locales. Capaz que faltó darse cuenta de la mirada local. Vos me decís Bahía Blanca, como Argentina podría apoyar un puerto que cerrara el negocio de Bahía Blanca cuando no hay ocupación en el sur Argentina. Por eso digo una cosa es el diálogo al más alto nivel y luego en la medida que va bajando empiezan los intereses locales.

...Podía ser más una oportunidad para Brasil y Uruguay manejarlo bilateralmente pero no con otros países, pero los volúmenes no amortizan esas fuertes inversiones.

...Fue planteado como un proyecto de construcción sin considerar los beneficios o los costos logísticos de los productores.

...Lo más difícil es encontrar un inversor y clientes, para mi faltaban clientes.

...Marcar zonas de producción y motivar que esa gente genere carga, y ahí conectar a todos los puertos de los países.

...En contenedores son 3 o 4 navieras que deciden donde vas. En contenedores es otra cosa, no lo visualizo para contenedores, no hay volúmenes de carga que se generen y que lleguen logísticamente bien. Lo visualizo para un tema productivo no explotado aún.

### **PUBL-ENTREVISTADO 3.**

GB: ¿Es posible considerar las gestiones realizadas durante el primer gobierno de Tabaré sobre el puerto de La Paloma, indicado en su momento como una

obra para un puerto de aguas profundas, como una herencia para el proyecto del PAP 2010-2015?

No es un antecedente directo el puerto de la paloma.

El proceso 2010-2015 que el gobierno encara el proyecto del puerto de aguas profundas, es un proceso que se genera dentro en el propio gobierno y por lo tanto determinados tipos de coyuntura económica y determinado tipo de oportunidades económicas que tiene que ver con la aparición de Aratirí, con un crecimiento significativo en el comercio de toda la región sur del continente con Asia en particular, china y el resto de Asia. Y una situación política también regional que determinó la oportunidad de llevar adelante este proyecto.

En el alcance es un proyecto regional, umbral de 30 millones de toneladas

Sin duda el proceso 2010-2015 definió al proyecto como un proyecto regional y planteó desde todo punto de vista la necesidad de comprometer los países de la región para incorporarlos al proyecto en cuanto su concreción iba a tener impactos en todos ellos. Entonces era importante el área de influencia en cuanto

Se llevó adelante el proceso como un proyecto regional básicamente, en el cual el compromiso político con los países de la región era clave y necesario.

El sistema político, la sociedad uruguaya ve el desarrollo del puerto de aguas profundas en la costa este del país como una tarea pendiente y que el Uruguay tiene potencialidades como para llevarlo adelante, que es necesario.

Es claro que en determinado momento se empezaron a expresar intereses de corto plazo del sector privado que empezaron a jugar en contra el proyecto

En el propio paso eso, y ahí está la responsabilidad política de cómo se van laudando los temas. Las competencias de quien llevaba adelante el proyecto, con qué objetivos. Si ese proyecto lo va llevar adelante bajo la órbita de tal institución, de tal ministerio, de tal empresa; y bueno, eso también va generando rispideces, pujas que nos las mejores y que si las autoridades del gobierno de ese momento no tienen una visión clara de cómo laudar problemas y esa misma lógica va a generar problemas y a veces atenta contra el desarrollo del proyecto.

..., cancillería agenda de inserción del país, una de las pujas. No está capacitada ni institucionalmente ni técnicamente para llevar adelante un proyecto de estas características. Pero además creo que políticamente la visión del proyecto debe ser más bien desde presidencia.

La ANP, si puerto estuviera bajo la égida de la ANP desvirtuaba el proyecto, pero bueno es como que natural que la ANP reclame la competencia del proyecto.

Si de alguna manera el canciller y el presidente la ANP, ven una posibilidad de alianza para de alguna manera socavar el poder de una comisión para sus propios intereses te la complican bastante. ...Una ventana para llevar adelante proyectos estratégicos

## GB Financiamiento

Un proyecto de estas características necesita algún tipo de inversión inicial del estado básicamente para reducir riesgos para avanzar en el proyecto y que permita después eventualmente a los privados hacer sus inversiones específicas para poder desarrollar su proyecto de negocio. No es posible, ni siquiera hay antecedentes, pensar que un proyecto de estas características, no sé ni siquiera si es deseable, pero por lo pronto no es posible que pueda ser financiado por exclusivamente por recursos privados y de riesgo. Son demasiadas las circunstancias institucionales, políticas y las incertidumbres, en un proyecto de este tipo que necesita que alguien distintas financiaciones, y eso tiene que ser el Estado. Entonces llegamos a la conclusión que, y es bastante consensuado en ese sentido, que para llevar adelante un proyecto de estas características por lo menos el Estado tiene que hacer una inversión inicial significativa que permita después ir desarrollando inversiones específicas de los privados. Eso determinaba que era necesario obtener recursos para hacer esa inversión, y eso era dificultoso. Tratamos dentro del marco normativo vigente, ver cual eran las posibilidades para llevar adelante esa inversión, que era una inversión

...En su momento el gobierno de Brasil estuvo interesado en llevar adelante el proyecto, y a su vez contribuir promoviendo recursos significativos del FOCEM para garantizar el proyecto, y eso parecía una alternativa interesante. Que hubiera viabilizado el proyecto si se hubiera conseguido, y bueno fue uno trabajos que se hicieron.

La otra alternativa era ver algún mecanismo de financiación pública privada financiar en el largo plazo la inversión a través de un inversor que realice las inversiones iniciales y luego se repagara con la propia operativa del puerto.

## GB Que trancó dentro del FOCEM

Lo del FOCEM empezó a plantearse a fines del 2013 inicios del 2014

Ahí lo que pasó fue un tema exclusivamente político de Brasil.

Dentro de ese marco una de las propuestas que la propia presidencia de Brasil puso sobre la mesa fue facilitar recursos extraordinarios del FOCEM.

El FOCEM tiene recursos que cada 5 años, se asignan a los países determinada cantidad de recursos pero está la posibilidad que los países grandes, Brasil en particular puedan aportar recursos extraordinarios para compensar algún tipo de asimetría de los países.

Hay un antecedente en Paraguay, Brasil ayudo con un FOCEM Extraordinario, antecedente que sirvió para Uruguay. Y eso estaba planteado. Eso planteó dificultades en la propia interna brasilera, Itamaratí no estaba de acuerdo con eso. ... Los funcionarios de Itamaratí decían que era imposible. [Tiene que tener apoyo parlamentario- Averiguar cómo es el tema de los recursos extraordinarios]

Esto reduciría la necesidad de recursos.

Es un juego

BNDES, un mecanismo que estaba utilizando Brasil y las empresas brasileras.

Nosotros teníamos un proceso, un proceso normativo y legal al cual estábamos, nosotros nos teníamos que atener. Nosotros teníamos un marco legal, estaba el tema de la ley de participación público-privada, esto iba a terminar en una licitación internacional, íbamos, habíamos realizado todos los diseños de ingeniería institucionales, de contratos, y financieros. De manera que íbamos a licitar la construcción de determinado tipo de facilidades portuarias que era básicamente escolleras y caminos de acceso. Infraestructura inicial, sobre la cual después en una segunda instancia los privados podían invertir con sus capitales para operar. La primera licitación del puerto era esa inversión básica, escollera y canales de comunicación.

Contrato de uso, hace la inversión y luego se repagara. Después que el proyecto estuviera funcionando y por la utilización de esa infraestructura básica, se le repagara la inversión.

Lo que surgió concretamente es el interés de las empresas brasileñas en participar en el proyecto y venir a realizar esa obra a través de un financiamiento del BNDES.

...Mecanismo de garantías recíprocas de ALADI, esto sería garantía para el BNDES...El Banco Central entiende que es muy caro y no lo utiliza, solo lo utilizó en 1984, lo que complejizó el tema con el uso de los créditos en el BNDES...Pensábamos que a través de este camino se podría obtener alguna oferta brasileña competitiva.

Había temas que no estaban resueltos, por ejemplo íbamos a utilizar el FOCEM de Brasil si finalmente era una empresa China la que construía el proyecto...Los bancos centrales de ALADI dan garantía a las empresas, esta

...Cómo ha sido el proceso de financiamiento del BNDES a las empresas brasileras en el resto del continente

...Una primera inversión en infraestructura que la haría básicamente el Estado y luego inversiones privadas sobre ellas. En el entendido de que el privado no iba a tomar la decisión de arriesgar en una inversión de este tipo si no había una base sólida que ameritaba la inversión inicial. Por lo tanto el avance principal en esta etapa estaba canalizada en las inversiones de infraestructura.

...La relación con los privados se hizo básicamente para la estimación de la demanda y analizar la posible rentabilidad del proyecto

GB Dieron los márgenes para ver los cambios en el proceso del sistema de puerto

No...Confiábamos que la racionalidad y la lógica económica del puerto nuestro de alguna manera se iba a imponer en temas concretos con respecto a la especialización que nuestro puerto podría tener y la complementariedad con otros puertos.

GB Dataroom

...Empresa holandesa copak acopio de combustible  
...Falta de un proyecto estratégico del país, consensuado de largo y mediano plazo

GB IIRSA COSIPLAN

...Imprescindible la integración productiva, imprescindible la integración física...La integración física no ha pasado de ser retórica, no ha pasado de ser reuniones del IIRSA, reuniones del COSIPLAN.

... Los países no gastan en proyectos plurinacionales, porque no tienen financiamiento, porque dependen de varios países, porque los tiempos políticos son limitados

## PUBL-ENTREVISTADO 4.

GB: Cómo describiría al proceso del Puerto de aguas profundas. Bastante caótico, bastante desordenado. Con un impulso fuerte, como muchas veces pasas en estos casos, a una iniciativa privada, un nuevo desarrollo productivo como lo era la minería. En plena expansión de la economía uruguaya, lo cual se evaluaba. Es algo que inevitablemente va a pasar en algún momento. La necesidad de un nuevo puerto y de aguas profundas en el este del país. En aquel momento coincidió con el desarrollo forestal y sobre todo en lo que tiene que ver con la minería y eso hubo un impulso fuerte de presidencia. Yo no estoy ni siquiera convencido que los estudios se hubieran realizado todos los esfuerzos, de hecho yo vi en algún momento, y eso se discutió incluso en la comisión, que había otros puntos que de repente hubieran sido, hubieran tenido menor impacto en otros sectores. Por ejemplo, el lugar donde estaba planteado había una posibilidad cierta que algunos sectores de la costa que están más asociados al turismo que ya tienen cierto desarrollo se hubieran afectado, el lugar final que habían planteado en el Palenque... El puerto de aguas profundas hasta el principio de este gobierno todavía estaba en los planes de promoción, pero si hoy te pones a mirar el plan con las prioridades en infraestructura del Estado el puerto no está. ... ... Todo indicaba que había una urgencia y que había una oportunidad también incluso de financiamiento. Se había conversado con algunos enterados...

Uruguay natural no es un concepto de naturaleza intocada, Uruguay natural tiene contenidos, Uruguay natural habla de los que somos y lo que hacemos los Uruguayos, y hablamos de una situación social adecuada y eso implica también que haya oportunidades para los trabajo. Que por ejemplo muchos de los uruguayos que potencialmente se podrían ver beneficiados de la explotación minera o una aparición portuaria podían ver la posibilidad de disfrutar de las costas uruguayas, acá estamos hablando de un país que tiene una marca Uruguay natural y que habla de un desarrollo sostenible, pero que no deja de hablar de hablar de desarrollo. Y yo no creo que necesariamente la instalación de un puerto vaya en contra el desarrollo sostenible.

GB: Y la propuesta de puerto este  
Bueno eso es otro tema

GB: La propuesta de puerto este cómo se vincula con el Uruguay logístico En su momento cuando estaba plantado si, vos tenías un desarrollo importante minero ni más ni menos, un puerto de Montevideo que estaba colapsado y la posibilidad de sacar parte de la producción maderera por el este de país, bueno. Entre otras cosas, no solo limitándose a Uruguay sino hablando de su conexión con el sur Brasil y demás, en esa lógica. Parecía una cosa razonable, ... a nivel general como estrategia del país o mejor una voluntad de tiempo de componer a Uruguay como puerta o como la llave de entrada para acrecentar los negocios en la región, esto es algo que intenta fortalecer, si bien cambio con algunos matices a lo largo del tiempo. De hecho hay una gran apuesta, un gran

bagaje de distintas herramientas que solventan la promoción de Uruguay como puerta de entrada a la región...

## **Anexo: Documento relevantes.**



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

1033

Exp. N° 08/1/2164  
JTC

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS**

**MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS**

**MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO  
AMBIENTE.**

Montevideo, 17 NOV. 2008

**VISTO:** la gestión promovida por la empresa LIDERLIK S.A. tendiente a que se le conceda una ampliación del plazo concedido para la presentación de los Estudios de Factibilidad, correspondientes a la Iniciativa Privada denominada: "Proyecto de Puerto de Aguas Profundas en La Paloma - Departamento de Rocha";-----

**RESULTANDO: I)** Que el Poder Ejecutivo por Resolución del 19 de mayo de 2008 aceptó la Iniciativa Privada presentada por la firma aludida, como asimismo le estableció una serie de requisitos a cumplir en tiempos y formas;-----

**II)** Que la firma gestionante promueve una ampliación del 100% del plazo otorgado por el numeral 5° de la Resolución precitada, que le permita concluir los trabajos, estudios y consultas preceptivas, fundamentadas en cuestiones fácticas y legales, cuyo detalle menciona en la nota de 12 de setiembre de 2008 que inicia estos obrados;-----

**III)** Que al respecto se han pronunciado en informe conjunto, las Direcciones Nacionales de Hidrografía e Inversiones y Planificación del Ministerio de Transporte y

fy  
4/11/08 Colau  
a

Obras Públicas, señalando que no tienen inconvenientes en que se acceda a la prórroga solicitada, con la salvedad que en su informe formula;-----

**CONSIDERANDO:** la gestión de que se trata y el informe conjunto de las Unidades Ejecutoras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de 1° de octubre de 2008, que consta en estas actuaciones;-----

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

**R E S U E L V E:**

**1°.-** Concédese una prórroga de 120 (ciento veinte) días, complementaria del plazo otorgado en el numeral 5° de la Resolución del Poder Ejecutivo de 19 de mayo de 2008 a fin de presentar los Estudios de Factibilidad respecto a la Iniciativa Privada presentada por la firma LIDERLIK S.A., para la realización del "Proyecto de Puerto de Aguas Profundas, en La Paloma, Departamento de Rocha".-----

**2°.-** Establécese que la firma precitada deberá presentar, con carácter mensual en la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, durante la vigencia de esta prórroga, informes de avance de los estudios efectuados, así como mantener con la citada dependencia las reuniones de coordinación necesarias a fin de contemplar los criterios que se consideran de interés para la Administración, los que básicamente consisten en prever en la fase final de desarrollo del puerto, una dársena para la operativa de buques con calados del orden



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

de los 18 metros, con áreas de maniobras, muelles y superficies terrestres acordes a los de un puerto HUB para la región, en un todo de acuerdo al informe de la Dirección Nacional de Hidrografía de 10 de abril de 2008, recaído en el exp. MTOP 2007/4/931 anexo a las actuaciones originales.-----

3°.- Comuníquese, notifíquese a los promotores de la presente gestión y vuelva a la Dirección Nacional de Hidrografía mencionada, a sus efectos.-----

Dr. TABARE VAZQUEZ  
Presidente de la República





REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

TO/558

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**  
**MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS**

Montevideo, **16 SET. 2008**

Sr. Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el alto honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de remitir el adjunto Proyecto de Ley

El mismo se propone contribuir con el fortalecimiento de la política nacional de puertos en el entendido de que apoyar dicha política, en un país de nuestras características geopolíticas y culturales, su tradición en materia de tratamiento legal y administrativo de los servicios portuarios y su importancia socioeconómica y comercial es un objetivo estratégico y una prioridad fundamental del Estado para lograr el desarrollo de nuestra República y su mejor inserción en el concierto regional e internacional.

El proyecto, en la oportunidad, apunta a dos aspectos de esa política: la creación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo y avanzar hacia la futura, potencial instalación de un puerto de aguas profundas en el Departamento de Rocha para buques de porte ya existentes, pero no alcanzables en Montevideo.

Lo primero se justifica en la necesidad de disponer en los próximos años de otra infraestructura portuaria que permita responder oportuna y adecuadamente a las exigencias esperables del notorio y progresivo crecimiento marítimo-comercial, a la vez que generar escenarios alternativos que permitan una mayor eficiencia y competitividad en la prestación de los servicios portuarios.

Lo segundo tiene su justificación en la histórica expectativa de que se desarrollen en el futuro servicios portuarios de nivel en una zona del país particularizada por sus características naturales y su aptitud para atraer buques transoceánicos de gran calado.

El Artículo 1º del proyecto contiene una declaración programática que revela la importancia que el legislador le asigna a la política de puertos.

El Artículo 2º se refiere justamente a la intención y voluntad de avanzar en un eventual proyecto de desarrollo de un puerto en el Departamento de Rocha.

El Artículo 3º plantea la decisión estatal de que se concrete una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo, a través de un mecanismo alternativo de concesión a privados reconocido expresamente en la Ley de Contabilidad y Administración

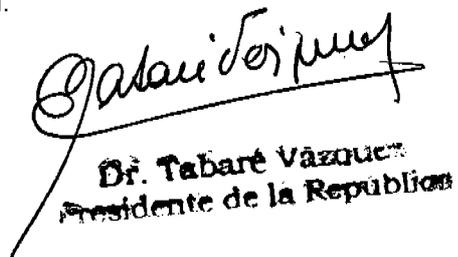
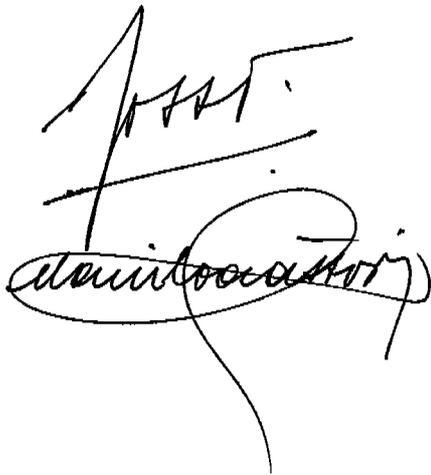
Financiera, como es el remate o subasta, cometiendo al Poder Ejecutivo su reglamentación.

Los Artículos 4º, 5º, 6º, 7º y 8º plantean la subasta del paquete accionario, y establecen algunas pautas mínimas en la materia, tendientes a asegurar la mayor transparencia y la mejor oferta técnica y económica.

El Artículo 9º determina el plazo dentro del cual el Poder Ejecutivo deberá reglamentar la presente ley.

El Artículo 10º establece la obligación de comunicar a la Asamblea General la reglamentación de la ley y la información relativa a la subasta de referencia.

Saludamos al Sr. Presidente de la Asamblea General con las seguridades de nuestra más alta consideración.



Dr. Tabaré Vázquez  
Presidente de la República



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARIA

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS**

**PROYECTO DE LEY**

Montevideo,

**16 SET. 2000**

**Artículo 1º.-** Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

**Artículo 2º.-** Cométese y autorizase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el Departamento de Rocha.

**Artículo 3º.-** Cométese y autorizase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.-

**Artículo 4º.-** Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación.-

**Artículo 5º.-** Cométese y autorizase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el

Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo.

**Artículo 6°.-** La reglamentación deberá establecer un canon a abonar a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

El canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión, y su monto será igual al producido de la subasta, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

El 100 % (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos y aplicado al desarrollo de sus fines específicos, a través de inversiones en infraestructura.

**Artículo 7°.-** Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5°, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.-.

**Artículo 8°.-** Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

- a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación
- b) Demostrar que más del 50% del paquete accionario pertenece a un operador especializado de terminal de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.
- c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% del capital contractual.

**Artículo 9°.-** El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARIA

**Artículo 10°.-** El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a ésta las resultancias de la subasta del paquete accionario.

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*





*República Oriental del Uruguay*

**MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO  
ENTRE LA  
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY  
Y EL  
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

La República Oriental del Uruguay y el Estado Plurinacional de Bolivia, en adelante denominados "las Partes";

Atendiendo al interés transmitido por el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia al Gobierno de la República Oriental del Uruguay con relación a poder contar con facilidades para la utilización del espacio terrestre portuario y de terminales del puerto de aguas profundas que se proyecta construir en la costa oceánica de la República Oriental del Uruguay, que le permitan al Estado Plurinacional de Bolivia mejorar sus condiciones logísticas y de acceso al Océano Atlántico, como forma solidaria de contribuir con la histórica demanda marítima de Bolivia;

Con el objetivo de impulsar las relaciones comerciales entre la República Oriental del Uruguay y el Estado Plurinacional de Bolivia y, en general, facilitar el comercio exterior de ambos países, a través de la utilización de sus sistemas portuarios;

Con el ánimo de dar continuidad a la cooperación uruguayo-boliviana en el ámbito de las facilidades portuarias y servicios conexos; y

Teniendo en cuenta el Memorando de Cooperación entre la Administración de los Servicios Portuarios de Bolivia y la Administración Nacional de Puertos de la República Oriental del Uruguay suscrito en La Paz el 19 de octubre de 2007; las Notas Reversales de 24 de agosto de 1992 intercambiadas por ambos países; el Memorandum de Entendimiento entre la Administración Nacional de Puertos de la República Oriental del Uruguay y la Administración de Servicios Portuarios de Bolivia suscrito el 30 de octubre de 1988; las Notas Reversales de 21 de diciembre de 1987 intercambiadas entre ambos países con relación al ofrecimiento del Gobierno de la República Oriental del Uruguay al Gobierno



## *República Oriental del Uruguay*

boliviano de facilidades portuarias y uso de depósito franco en el Puerto de Nueva Palmira y las Notas Reversales de la misma fecha 21 de diciembre de 1987 relativas al ofrecimiento del Gobierno de la República Oriental del Uruguay al Gobierno boliviano de servicios para movimiento y almacenamiento de granos destinados a, o provenientes de Bolivia en los Puertos de Nueva Palmira y de Fray Bentos; y las Notas Reversales intercambiadas entre ambos países de fecha 26 de julio de 1975 en relación a la utilización por parte de Bolivia de facilidades portuarias y depósito franco en el Puerto de Montevideo y de las Notas Reversales entre ambos países de misma fecha 26 de julio de 1975 en relación con la utilización por parte de Bolivia, de zonas francas en territorio uruguayo.

Han acordado lo siguiente:

### **ARTICULO I OBJETO**

La República Oriental del Uruguay expresa su plena disposición y cooperación para brindar al Estado Plurinacional de Bolivia, en términos y condiciones a ser acordados oportunamente por ambos países, facilidades y concesiones, de acuerdo al marco jurídico vigente en cada país, que puedan ser otorgadas para la utilización del espacio terrestre portuario y de terminales del puerto de aguas profundas que se proyecta construir en la costa oceánica de la República Oriental del Uruguay.

### **ARTICULO II IMPLEMENTACION**

A los efectos de analizar e implementar lo establecido en el párrafo anterior, se crea una Comisión de Alto Nivel designando los siguientes puntos focales:



## *República Oriental del Uruguay*

### República Oriental del Uruguay:

- Ministerio de Relaciones Exteriores
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP)

### Estado Plurinacional Bolivia

- Ministerio de Relaciones Exteriores
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B)

De ser necesario las Partes podrán designar otros puntos focales.

### **ARTICULO III FUNCIONES DE LA COMISION DE ALTO NIVEL**

La Comisión de Alto Nivel conformada por los puntos focales o instituciones de contacto, tendrán la función de realizar el seguimiento a los compromisos establecidos en el presente Memorándum de Entendimiento.

### **ARTICULO IV ENMIENDAS**

El presente Memorándum de Entendimiento podrá ser enmendado de común acuerdo entre las Partes. Las enmiendas entrarán en vigencia conforme a lo previsto en la cláusula relativa a la entrada en vigor del presente instrumento.

### **ARTICULO V VIGENCIA**

El presente Memorándum de Entendimiento entrará en vigor a partir de la fecha de su suscripción.

29



## República Oriental del Uruguay

### ARTICULO VI SOLUCION DE DIFERENCIAS

Cualquier diferencia que pudiere surgir sobre la interpretación del presente Memorándum de Entendimiento se resolverá a través de negociaciones directas entre las Partes por vía diplomática.

### ARTICULO VII TERMINACION

El presente Memorándum de Entendimiento podrá terminarse por cualquiera de las Partes mediante notificación escrita dirigida a la otra Parte, con seis (6) meses de anticipación a la fecha de hacerse efectiva.

Hecho en la ciudad de *Montevideo*, a los *veintiseis* días del mes de *febrero* de *2015* en dos ejemplares del mismo tenor en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR LA REPUBLICA  
ORIENTAL DEL URUGUAY

POR EL ESTADO PLURINACIONAL  
DE BOLIVIA



C101

*República Oriental del Uruguay*

**CONVENIO DE COOPERACIÓN ECONÓMICA Y TÉCNICA ENTRE  
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL  
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA**

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República Popular China, movidos por el deseo de desarrollar aún más las relaciones amistosas y ampliar la cooperación económica y técnica entre los dos países, han llegado al siguiente acuerdo:

**ARTÍCULO I**

Atendiendo a las necesidades del Gobierno de la República Oriental del Uruguay, el Gobierno de la República Popular China conviene en proporcionar al Gobierno de la República Oriental del Uruguay una donación de CUARENTA MILLONES (40.000.000) de Yuanes de Renminbi.

**ARTÍCULO II**

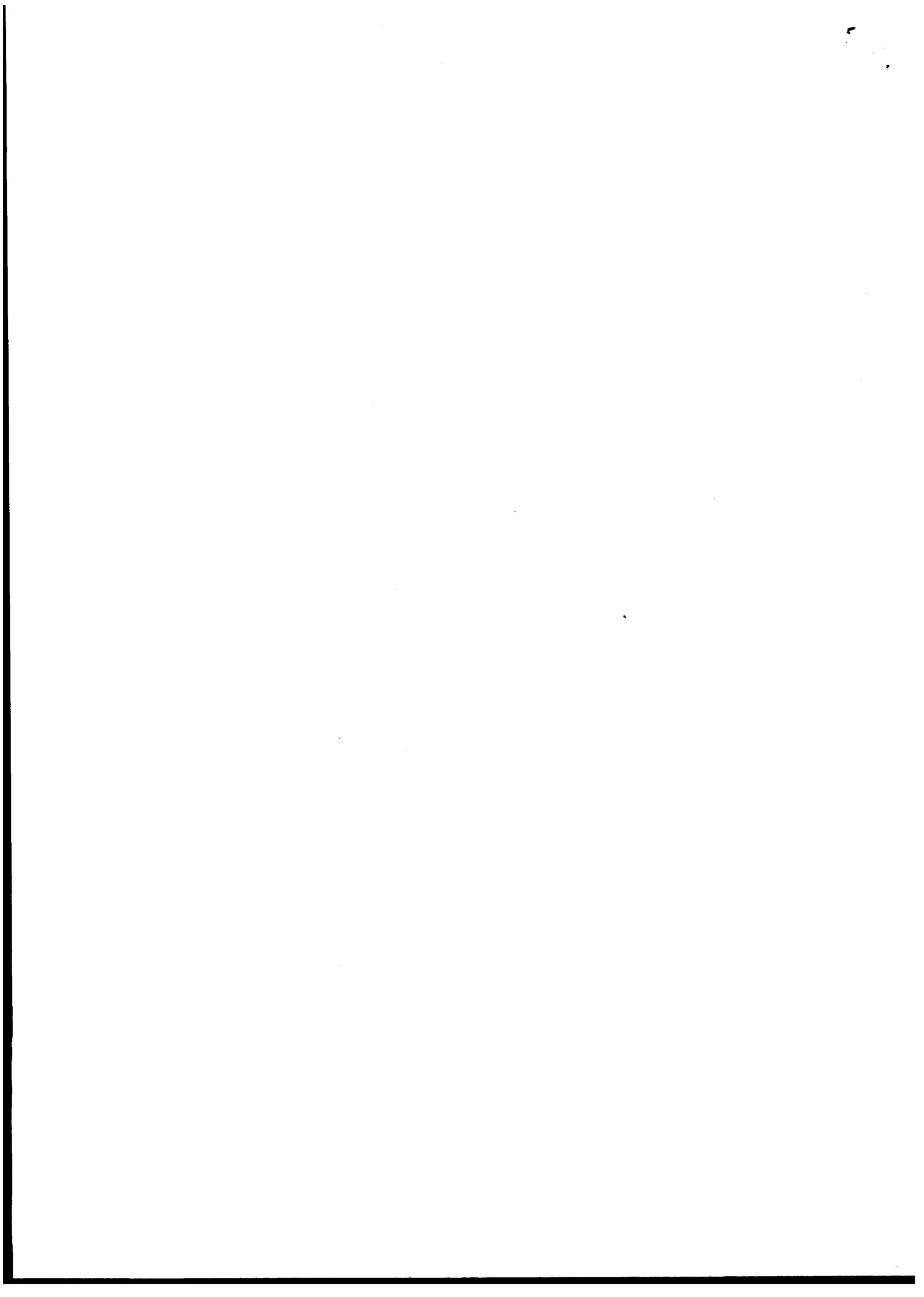
La donación arriba mencionada será destinada a financiar proyectos acordados por los dos Gobiernos. Los detalles específicos serán determinados por ambas partes a través de acuerdos suscritos en otra ocasión.

**ARTÍCULO III**

Los Procedimientos Técnicos Bancarios para la ejecución del presente Convenio serán acordados y firmados posteriormente por el Banco Central del Uruguay y el Banco de Desarrollo de China.

**ARTÍCULO IV**

El presente Convenio entrará en vigor a partir del día de su firma y su validez se mantendrá hasta el día en que ambas Partes hayan cumplido con todas las obligaciones establecidas en el mismo.





*República Oriental del Uruguay*

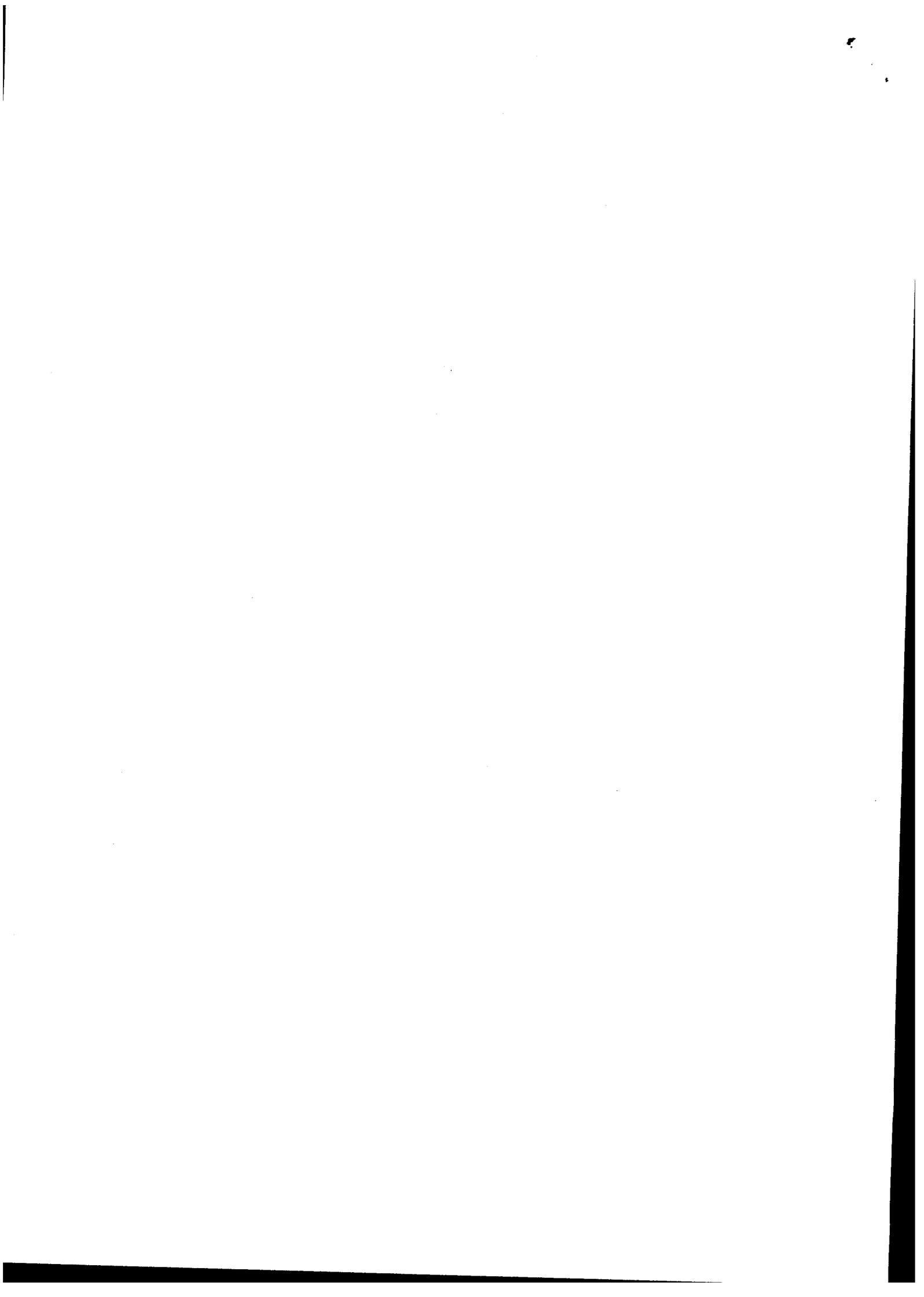
Hecho en la ciudad de Beijing el día 27 de mayo del año 2013, en dos ejemplares originales, uno para cada Parte y cada uno de los cuales está escrito en idiomas español y chino, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la  
República Oriental del Uruguay

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long vertical stroke.

Por el Gobierno de la  
República Popular China

A stylized, handwritten signature in black ink, featuring a series of sharp, angular strokes and a long vertical tail.





**COSIPLAN**  
Presidencia Pro Tempore  
Perú 2012 - 2013

---

**GRUPO TÉCNICO EJECUTIVO - EJE MERCOSUR-CHILE**  
**NOTAS DE LA REUNIÓN**

7 de mayo de 2013  
Montevideo, Uruguay

El 7 de mayo de 2013 tuvo lugar en la ciudad de Montevideo, Uruguay, la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje MERCOSUR-Chile. La reunión contó con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, de la Secretaría General de UNASUR y del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA. La agenda de la reunión y la lista de participantes se adjuntan como Anexos 1 y 2, respectivamente.

Los objetivos de la reunión consistieron en: (i) Priorizar la actualización y enriquecimiento de la información de las fichas de los proyectos individuales que conforman la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API); y (ii) Atender propuestas de altas y bajas de proyectos de la Cartera del COSIPLAN, y algún proyecto en particular que se considere oportuno conversar.

Los trabajos se desarrollaron a través de las siguientes actividades:

1. Presentación de la información consolidada de los proyectos del EID
2. Sesión sobre la Cartera de Proyectos: intercambio y debate entre los países sobre las propuestas de altas y bajas de proyectos. Actualización de novedades de proyectos en particular, en los casos que se considere conveniente.
3. Sesión sobre la API: intercambio sobre aspectos relacionados con la actualización de los campos de información en la Base de Datos a partir del diagnóstico preparado por el CCT. Para aquellos proyectos que los países consideraron necesario, se avanzó sobre las siguientes cuestiones:
  - a. Revisión del objetivo y configuración del proyecto a fin de mejorar y/o redefinir su alcance y facilitar su programación y seguimiento.
  - b. Revisión del nombre del proyecto de manera que el mismo refleje el alcance y solución planteada.

## Sesión sobre la Cartera de Proyectos

El Eje MERCOSUR-Chile está conformado por 6 grupos de proyectos.



De la revisión de los proyectos que componen cada uno de los grupos del Eje se realizaron algunas observaciones y modificaciones tal como se describen a continuación.

### GRUPO 2: PORTO ALEGRE - LÍMITE ARGENTINA / URUGUAY - BUENOS AIRES

MCC24 Ampliación del Puerto de La Paloma. La delegación de Uruguay propone excluir el proyecto de la Cartera dado que el proyecto de puerto de aguas profundas no será ubicado en ese lugar. En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el proyecto quedará excluido.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto MCC24 queda **excluido** de la Cartera.

La delegación de Uruguay propone incluir el proyecto de “PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS ROCHA” en el Palenque. En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el proyecto quedará incluido.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto queda **incluido** en la Cartera.

#### GRUPO 5: GRUPO ENERGÉTICO

La delegación de Uruguay propone incluir el proyecto “MODERNIZACIÓN DE LA CENTRAL ELÉCTRICA DE SALTO GRANDE” acercado por la Comisión de Energía, el proyecto se encuentra en pre-ejecución. En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el proyecto quedará incluido.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto queda **incluido** en la Cartera.

MCC103 Central Térmica de base para Uruguay 400 MW. La delegación de Uruguay propone modificar el nombre por “CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO PUNTA DEL TIGRE II 500 MW”. En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el nombre del proyecto quedará modificado.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto MCC103 queda **modificado**.

#### Sesión sobre la API

#### PROYECTO ESTRUCTURADO 25: GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO

MCC68 Gasoducto del Noreste Argentino. La delegación Argentina actualizará el estado de los estudios en la Base de Datos.

#### PROYECTO ESTRUCTURADO 28: CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ

MCC115 Adecuación ferroviaria de trocha brasileña Rivera - Santana do Livramento - Cacequi. La delegación de Brasil solicita modificar el nombre del proyecto por “REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI”. En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el nombre del proyecto quedará modificado.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto MCC115 queda **modificado**.

#### PROYECTO ESTRUCTURADO 29: OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR

MCC34 Optimización del sistema Paso de Frontera Cristo Redentor. La delegación de Chile propone subdividir el proyecto excluyendo el MCC34 y quedando estructurados los siguientes proyectos:

Inclusión del proyecto “CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA” Proyecto AR que se encuentra en pre-ejecución

Inclusión del proyecto “CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES” Proyecto AR que se encuentra en pre-ejecución

Inclusión del proyecto “NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES” Proyecto CH por US\$62.000.000 que se encuentra en pre-ejecución

Inclusión del proyecto “READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR” proyecto AR-CH que se encuentra en pre ejecución

Inclusión del proyecto “SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR” proyecto AR-CH que se encuentra en pre-ejecución.

En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el proyecto quedará subdividido.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto MCC34 queda **subdividido**.

### PROYECTO ESTRUCTURADO 30: TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA

MCC110 Túnel binacional Agua Negra. La delegación de Chile informa que el monto de los estudios por parte de Argentina fue de US\$40.000.000 y se encuentran concluidos. La delegación de Chile actualizará la información en la Base de Datos.



**COSIPLAN**  
Presidencia Pro Tempore  
Perú 2012 - 2013

---

**GRUPO TÉCNICO EJECUTIVO - EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ**  
**NOTAS DE LA REUNIÓN**

8 de mayo de 2013  
Montevideo, Uruguay

El 8 de mayo de 2013 tuvo lugar en la ciudad de Montevideo, Uruguay, la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná. La reunión contó con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, y Uruguay, de la Secretaría General de UNASUR y del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA. La agenda de la reunión y la lista de participantes se adjuntan como Anexos 1 y 2, respectivamente.

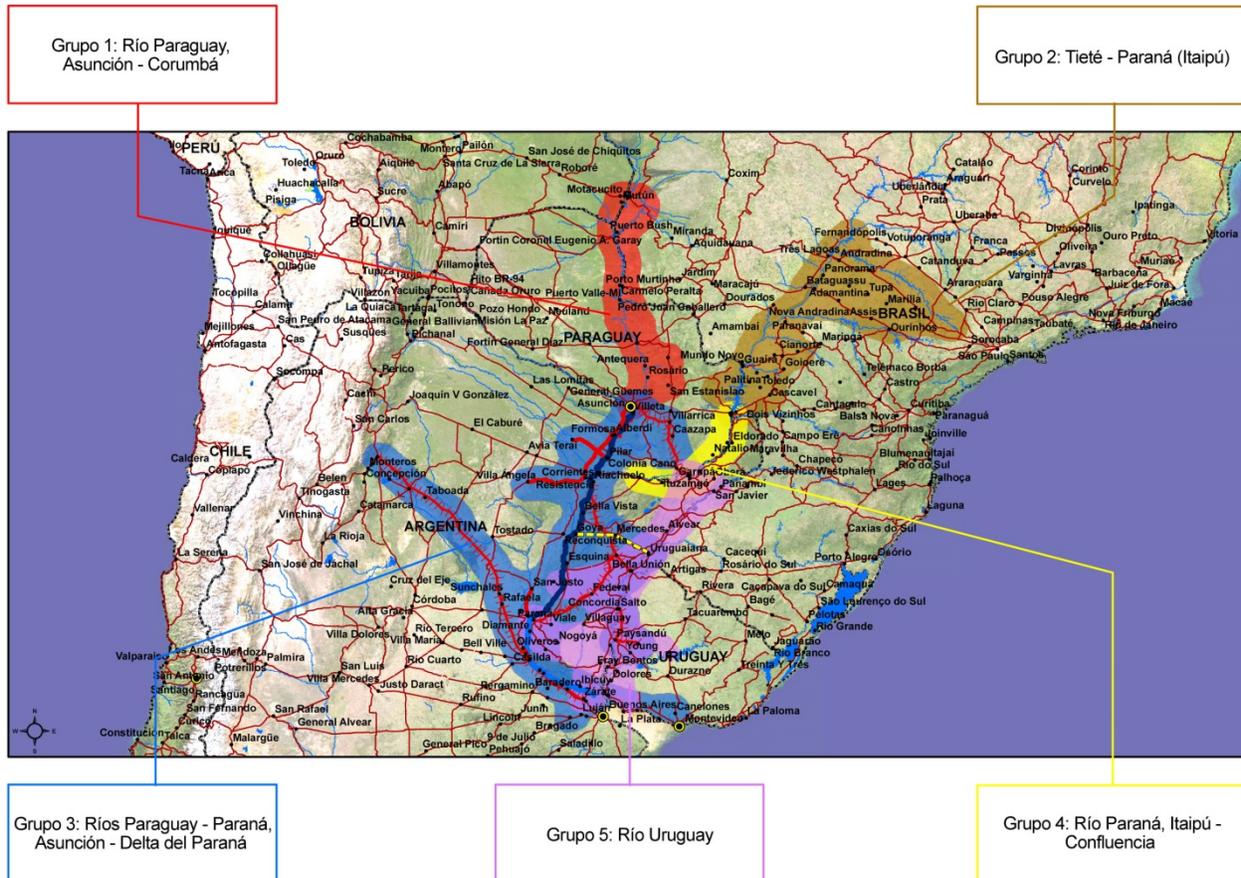
Los objetivos de la reunión consistieron en: (i) Priorizar la actualización y enriquecimiento de la información de las fichas de los proyectos individuales que conforman la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API); y (ii) Atender propuestas de altas y bajas de proyectos de la Cartera del COSIPLAN, y algún proyecto en particular que se considere oportuno conversar.

Los trabajos se desarrollaron a través de las siguientes actividades:

1. Presentación de la información consolidada de los proyectos del EID
2. Sesión sobre la Cartera de Proyectos: intercambio y debate entre los países sobre las propuestas de altas y bajas de proyectos. Actualización de novedades de proyectos en particular, en los casos que se considere conveniente.
3. Sesión sobre la API: intercambio sobre aspectos relacionados con la actualización de los campos de información en la Base de Datos a partir del diagnóstico preparado por el CCT. Para aquellos proyectos que los países consideraron necesario, se avanzó sobre las siguientes cuestiones:
  - a. Revisión del objetivo y configuración del proyecto a fin de mejorar y/o redefinir su alcance y facilitar su programación y seguimiento.
  - b. Revisión del nombre del proyecto de manera que el mismo refleje el alcance y solución planteada.

## Sesión sobre la Cartera de Proyectos

El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná está conformado por 5 grupos de proyectos.



De la revisión de los proyectos que componen cada uno de los grupos del Eje se realizaron algunas observaciones y modificaciones tal como se describen a continuación.

### GRUPO 2: TIETÊ - PARANÁ (ITAIPÚ)

HPP28 Proyecto binacional transposición de Itaipú y HPP29 Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Lago Itaipú. La delegación de Brasil actualizará las fichas de ambos proyectos en la Base de Datos para reflejar su situación actual.

## Sesión sobre la API

### PROYECTO ESTRUCTURADO 17: MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA

HPP42 Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad de los Ríos Paraná y Paraguay desde Santa Fe a Asunción. La delegación de Argentina solicita modificar el nombre por "PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN" En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el nombre del proyecto quedará modificado.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto HPP42 queda **modificado**.

HPP44 Profundización del calado del Río Paraná desde Santa Fe hasta desembocadura en el Río de la Plata. La delegación de Argentina solicita modificar el nombre por "PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA" En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el nombre del proyecto quedará modificado.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto HPP44 queda **modificado**.

### PROYECTO ESTRUCTURADO 18: INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY

HPP65 Rehabilitación y mejora del tramo en Uruguay de la interconexión ferroviaria Paraguay - Argentina - Uruguay. La delegación de Uruguay solicita modificar el nombre por "REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE". El proyecto es nacional de Uruguay. En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el nombre del proyecto quedará modificado y los países del proyecto serán actualizados a Uruguay.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto HPP65 queda **modificado** y pasa a ser **nacional** de Uruguay.

### PROYECTO ESTRUCTURADO 19: REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS

HPP120 Rehabilitación del ramal ferroviario Chamberlain - Fray Bentos. La delegación de Uruguay solicita modificar el nombre por "REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS" En caso de no recibir comentarios en contra antes del 31 de mayo el nombre del proyecto quedará modificado.

Dado que al 31 de mayo de 2013 no se recibieron comentarios, el proyecto HPP120 queda **modificado**.