



URUGUAY



ARGENTINA

**PUBLICACIONES DE LA
COMISION ADMINISTRADORA
DEL RIO URUGUAY**



**SERIE DE DIVULGACION
NUMERO 6**

PUNTES SOBRE EL RIO URUGUAY

JOSE CASTRO

PAYSANDU, Septiembre 1998

La circunstancia de celebrarse este año el vigésimo aniversario de la habilitación del Puente "General Artigas" (Paysandú-Colón) y la realización del mismo recordatorio en 1996 en relación con el Puente "Libertador General San Martín" (Fray Bentos-Puerto Unzué), hace propicia la publicación de este folleto que integrará la Serie de Divulgación que edita la Comisión Administradora del Río Uruguay.

Las reducidas dimensiones de las publicaciones que forman parte de esta Serie impide tratar en detalle los antecedentes y otros hechos vinculados con la construcción de ambos Puentes.

La atención se ha concentrado en tres aspectos que se consideró de interés para la opinión pública de los dos países, en especial para los pobladores de la zona. Esos aspectos son: los instrumentos jurídicos que dispusieron la realización de las obras; las características físicas de los dos Puentes y, sobre todo las cifras del tránsito que los ha utilizado durante las dos décadas de su funcionamiento. Estos datos permitirán apreciar - se estima- la importancia que ambas obras viales tienen para la mayor y más estrecha integración entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay.

PUENTES SOBRE EL RIO URUGUAY

I.- INTRODUCCION

Existen antecedentes históricos que reflejan la intención de establecer una integración física de los territorios de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay a través de vinculaciones viales sobre el Río Uruguay, siendo las poblaciones ribereñas las decisivas impulsoras de esa iniciativa.

A lo largo de los años, entidades y vecinos de ambas orillas tuvieron numerosas iniciativas tendientes a vincular por tren y/o carretera las dos márgenes del Río Uruguay. Excede el marco de este folleto recordar todos los esfuerzos realizados y de todos modos la lista sería probablemente incompleta.

A título de ejemplo, puede mencionarse la gestión del Diputado Nacional por la provincia de Entre Ríos D. Herminio QUIROZ, que en el año 1920 presentó un proyecto de ley para la construcción de un puente ferroviario para unir la provincia de Entre Ríos (R.A.) con Paysandú (R.O.U.).

Años después, el Embajador de la República Argentina en la República Oriental del Uruguay, Doctor D. Alfredo PALACIOS, retomó la idea de unión territorial de ambos países impulsando un proyecto para la construcción de un puente carretero para la vinculación de la zona de Arroyo Negro (Paysandú) con las proximidades de la ciudad de Concepción del Uruguay (Entre Ríos). Esta iniciativa motivó la integración de una Comisión de caracterizados vecinos de Paysandú, que comenzó a alentar decididamente la idea de la construcción de un puente carretero en la zona de Casas Blancas.

Estas propuestas, y otras que podrían mencionarse fueron conformando en los Gobiernos nacionales de ambos países el convencimiento de que, para reafirmar los fraternos lazos que siempre han existido entre sus pueblos y considerando que la vinculación vial entre sus respectivas naciones constituye uno de los medios más eficaces para propender a una efectiva integración, resultaría necesaria la construcción de un sistema de puentes que uniera los territorios de ambos países.

Para ello, resolvieron constituir Comisiones Técnicas Mixtas que tuvieran a su cargo los estudios para concretar los anteproyectos de las obras correspondientes.

2.- PUENTE PUERTO UNZUE - FRAY BENTOS

El 23 de noviembre de 1960, los Gobiernos de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay, por canje de Notas Reversales, constituyeron la Comisión Técnica Mixta del Puente entre la Argentina y el Uruguay (COMPAU) para la realización de los estudios técnicos necesarios a fin de elaborar un proyecto de obra vial a través del Río Uruguay y fijar su zona de emplazamiento.

El 7 de febrero de 1961, en un acto realizado en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay, ante autoridades gubernamentales, personalidades civiles argentinas y uruguayas especialmente invitadas, el señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay Teniente de Navío (R) D. Homero MARTINEZ MONTERO, procedió a dejar formalmente constituida la Comisión Técnica Mixta del Puente entre la Argentina y Uruguay (COMPAU).

Los estudios preliminares realizados para establecer la zona más favorable para la ubicación del puente, determinaron como la más conveniente la de Puerto Unzué en la República Argentina y Fray Bentos en la República Oriental del Uruguay.

El 30 de mayo de 1967 se firmó en Buenos Aires y se ratificó en la ciudad de Montevideo el 17 de octubre de 1967, el Convenio para construir el puente internacional sobre el Río Uruguay en la zona Puerto Unzué (R.A.) - Fray Bentos (R.O.U.), aprobando lo actuado por COMPAU, a la que se le concede, para el cumplimiento de sus fines específicos, la capacidad jurídica necesaria para adquirir derechos y contraer obligaciones, con sede legal en la ciudad de Montevideo, Uruguay.

Los estudios de factibilidad realizados por COMPAU confirmaron, como se ha señalado anteriormente, que el sitio más conveniente para la construcción de la comunicación vial a través del Río Uruguay, era la zona de Puerto Unzué - Fray Bentos.

El Convenio de construcción establece en su artículo 9 que las obras necesarias para la vinculación vial prevista serían costeadas por cada Alta Parte Contratante en el tramo de su jurisdicción y se acuerda, en el artículo 12, que el puente será propiedad común e indivisible en toda la extensión de su obra de arte y atendido y explotado en igualdad de derechos y obligaciones mediante el régimen de peaje, manteniéndose para los ingresos y erogaciones la proporcionalidad que emana del artículo 9 citado precedentemente.

a) Financiación de la obra:

Las obras se financiaron en parte a través de préstamos otorgados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) concedidos a la República Argentina y a la República Oriental del Uruguay, con el compromiso de aportar cada Parte los recursos complementarios de los préstamos en la medida de lo necesario para dar término a las obras previstas.

b) Adjudicación de la obra y costo presupuestado:

El 23 de agosto de 1972 se suscribió el correspondiente contrato de construcción de la obra con el Consorcio Puente Internacional COPUI, adjudicatario de los trabajos por Licitación Pública Internacional, conveniéndose el reconocimiento de los costos por el sistema de unidad de medida y precios unitarios por la suma de 21.700.618,52 dólares de oferta. Esa cantidad fue preajustada posteriormente por mayores erogaciones de diferente índole.

c) Características técnicas de la obra:

Longitud total: 5966 m. con 4220 m. en jurisdicción argentina y 1.146 m. en jurisdicción uruguaya que comprenden:

1 vano principal de 220 m. de luz entre ejes de pilas, con una altura de 36 m. en todo el ancho del canal principal de navegación referida al cero de Fray Bentos.

2 tramos contiguos al principal, con una luz de 145 m. entre apoyos.

1 viaducto en la margen argentina constituido por 26 tramos de 41 m. de luz y 1 tramo final de 40,50 m.

1.957 m. de terraplén, de los cuales 1.622 m. corresponden al lado argentino y 335 m. al lado uruguayo.

Ancho del puente: 8,30 m. de calzada y dos veredas de 1,50 m. cada una, debajo de las cuales se ha previsto el tendido de cables y tuberías.

Su estructura es de hormigón armado pretensado, apoyada sobre pilas fundadas en cajones y pilotes de gran diámetro.

A los efectos de la jurisdicción sobre el puente, las Altas Partes Contratantes convienen en que el mismo se considerará dividido en coincidencia con la jurisdicción de las aguas subyacentes.

d) Inauguración y nombre del puente Puerto Unzué - Fray Bentos:

La obra vial internacional Puerto Unzué - Fray Bentos fue inaugurada oficialmente el 16 de setiembre de 1976 en una ceremonia que dio origen a la Declaración Conjunta de los Gobiernos de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay que establece oficialmente denominar al puente Puerto Unzué - Fray Bentos con el nombre de puente Libertador General San Martín. El puente quedó habilitado al uso público

y, a partir del día siguiente, comenzó a operar bajo el régimen de peaje, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 del Convenio celebrado oportunamente para su construcción.

3.- PUENTE PAYSANDU - COLON

Después de muy activas gestiones realizadas por autoridades y fuerzas vivas de la zona, los Gobiernos de la República Oriental del Uruguay y de la República Argentina acordaron, considerando que la Comisión Mixta creada por notas Reversales del 12 de febrero de 1966 había cumplido con las tareas que le fueran encomendadas, aprobar lo actuado dentro de la esfera de su competencia y constituir una Comisión Técnica Ejecutiva que se denominó Comisión Técnica Puente Paysandú Colón (COTEPAYCO), para concretar la construcción de la obra vial internacional aconsejada en la zona de Paysandú, República Oriental del Uruguay - Colón República Argentina, facultándola con la capacidad jurídica necesaria para adquirir derechos y contraer obligaciones, con sede legal en la ciudad de Montevideo, Uruguay.

El Convenio Puente Paysandú - Colón y un Protocolo Adicional fueron firmados en la ciudad de Buenos Aires el 8 de julio de 1968.

El Convenio Puente Paysandú - Colón establece que la obra vial será propiedad común e indivisible de las Altas Partes Contratantes en toda la extensión de su obra de arte y atendida y explotada con igualdad de derechos y obligaciones mediante el régimen de peaje, manteniéndose para los ingresos y las erogaciones la proporcionalidad que emana de los costos del artículo N°12 que establece que cada Alta Parte Contratante

costeará, en el tramo de su jurisdicción, la obra de vinculación vial.

a) Financiación de la obra:

Las obras se financiaron con aportes de los dos Gobiernos efectuados a través del Ministerio de Obras Públicas del Uruguay y la Secretaría de Estado de Obras Públicas de la República Argentina con participación de las reparticiones técnicas correspondientes.

b) Adjudicación de la obra y costo presupuestado:

El 10 de setiembre de 1970 se adjudicó la obra de construcción del puente internacional Paysandú- Colón en conjunto y solidariamente al Consorcio argentino-uruguayo integrado por las firmas Empresa Argentina de Cemento Armado S.A., Ingeniero Odemar H. Soler SA. y Zarazaga y De Gregorio S.A.C.I.C. por la suma de \$ Ley 18.188 21.242.216,00 a cargo del Gobierno Argentino más \$ Uruguayos 533.067.280,00 a cargo del Gobierno de la República Oriental del Uruguay.

c) Características técnicas de la obra:

Longitud total: 2350,44 m. integrados por:

1 Vano principal de 140 m. de luz entre apoyos y

una altura libre de 34 m. referida al 0 de Paysandú.

2 Vanos contiguos al principal con una luz de 97,50 m. entre ejes de apoyos.

1 Viaducto constituido por 44 vanos de 46 m. de luz entre pilas, 34 en territorio argentino y 10 en territorio uruguayo.

El puente y viaducto tienen calzada de 8 m. de ancho con dos veredas laterales de 1,80 m. cada una debajo de las cuales quedan los espacios libres para el paso de instalaciones de servicios.

En su estructura se utilizaron diferentes soluciones estructurales en hormigón pretensado.

A los efectos de la jurisdicción sobre el puente, las Altas Partes Contratantes convienen en que el mismo se considerará dividido en coincidencia con la jurisdicción de las aguas subyacentes.

d) Inauguración y nombre del puente Paysandú - Colón:

La obra vial internacional Paysandú - Colón fue inaugurada oficialmente el 10 de diciembre de 1975 y se la denominó Puente General Artigas.

4.- COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO URUGUAY (C.A.R.U.)

El Río Uruguay, parte integrante de la Cuenca del Plata, es un curso fluvial internacional en el que, en distintos tramos de su extensión, tienen jurisdicción la República Argentina, la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay.

La República Argentina y la República Oriental del Uruguay, con un concepto integrador moderno y avanzado, decidieron establecer un mecanismo que coordinara y promoviera el aprovechamiento integral del Río Uruguay, en el tramo compartido del mismo.

El 7 de abril de 1961 en la ciudad de Montevideo, Uruguay, se procedió a la firma del Tratado de Límites del Río Uruguay entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, que divide las aguas sometidas a la soberanía de cada Estado y establece, entre otras cuestiones, que las Altas Partes Contratantes acordarán un Estatuto para la preservación y el óptimo aprovechamiento de sus recursos naturales.

El 26 de febrero de 1975, en la ciudad de Salto, República Oriental del Uruguay, se firmó el Acuerdo que aprueba y pone en vigencia al Estatuto del Río Uruguay en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7-1 del Tratado de Límites en el Río Uruguay del 7 de abril de 1961. El Estatuto establece una serie de principios y normas a ser observados en el uso del Río Uruguay y crea el organismo binacional competente para dirigir el aprovechamiento de los recursos del mismo, la Comisión Administradora del Río Uruguay (C.A.R.U.).

El Estatuto del Río Uruguay, ratificado por Ley N-^o. 21.413 de la República Argentina del 9 de setiembre de 1976 y por Ley N-^o. 14.521 de la República Oriental del Uruguay del 20 de mayo de 1975, determina en su artículo 56, inciso i), como competencia de la Comisión Administradora del Río Uruguay "Establecer el régimen jurídico-administrativo de las obras e instalaciones binacionales que se realicen y ejercer la administración de las mismas".

Por Notas Reversales del 22 de noviembre de 1978 se dejó formalmente constituida la Comisión Administradora del Río Uruguay, con sede en la ciudad de Paysandú, República Oriental del Uruguay, y se estableció además que se considera aplicables a la Comisión Técnica Mixta de los Puentes entre Argentina y Uruguay (COMPAU) y a la Comisión Técnica del Puente Paysandú - Colón (COTEPAYCO) las condiciones previstas en el artículo 61 del Estatuto del Río Uruguay que establece "Lo dispuesto en el artículo 56, inciso i) se aplicará a obras binacionales actualmente en ejecución una vez que se encuentren concluidas y cuando así lo convengan las Partes por medio de canje de notas u otras formas de acuerdo". Por tal razón, se dispuso el cese de las funciones de ambas Comisiones Técnicas y la asunción por parte de la C.A.R.U. de las funciones y cometidos atribuidos a aquellos organismos por el "Convenio para construir el puente internacional sobre el Río Uruguay en la zona de Fray Bentos (ROU) y Puerto Unzué (RA)" y el "Convenio Puente Paysandú - Colón" suscriptos en Buenos Aires el 30 de mayo de 1967 y el 8 de julio de 1968, respectivamente, los cuales continúan vigentes.

Al comienzo de su gestión, la C.A.R.U. efectuó un estudio pormenorizado tendiente a determinar con precisión lo que cada Gobierno había invertido en la construcción de los dos puentes. Las cifras fueron las siguientes:

- Gobierno Argentino:

= Puente Libertador General San Martín.....	u\$s 30.567.589,04
= Puente General Artigas:.....	u\$s 6.087280,00
	u\$s 36.654.578,04

- Gobierno Uruguayo:

= Puente Libertador General San Martín:	u\$s 11.950.494,59
= Puente General Artigas:.....	u\$s 3.611.261,00
	u\$s 15.561.755,59

En consecuencia y en cumplimiento de su obligación, la C.A.R.U. restituye periódicamente a cada Gobierno recursos provenientes del peaje en la proporción de 70,14% para la República Argentina y 29,86 % para la República Oriental del Uruguay.

5.- EL REGIMEN DE PEAJE

Los dos Convenios de construcción de los puentes establecen, en sendos artículos, que los puentes "Serán atendidos y explotados con igualdad de derechos y obligaciones mediante el régimen de peaje". Los artículos siguientes, también en ambos

Convenios, disponen que las tasas de peaje "tendrán como mínimo un valor tal que permita la amortización del costo de las obras dentro de los plazos de financiación obtenidos y cubra los gastos de mantenimiento, conservación y servicio de la vinculación vial durante su amortización y utilización futura".

Es en virtud de esa obligación legal que la Comisión Administradora del Río Uruguay, en su carácter de operadora de los puentes, viene percibiendo peaje por el cruce de los mismos.

En la Edad Media los señores feudales solían percibir un peaje por el simple hecho de pasar por el territorio bajo su dominio, era sencillamente un "derecho de tránsito"

En la actualidad, la palabra "peaje" tiene otro sentido. Se trata de que, cuando alguien (generalmente el Estado) invierte en la construcción de una vía de comunicación, se reintegre paulatinamente lo gastado mediante el pago de un peaje por parte de quienes utilizan efectivamente esa vía. Pero el peaje tiene además otro objetivo: proporcionar los recursos necesarios para que la obra sea operada y mantenida en buenas condiciones de uso.

Lo que la C.A.R.U. recauda en concepto de peaje tiene ese destino: reintegrar a ambos Gobiernos lo invertido en la construcción de los dos puentes y atender los gastos derivados de administración, operación y mantenimiento de los mismos. Cabe señalar que, pese a lo que se lleva girado periódicamente a ambos Gobiernos en los aproximadamente veinte años de operación de los puentes, queda aún mucho por resarcir de lo gastado en su construcción.

Como se ha señalado, la CA.R.U. percibe peaje en cumplimiento de lo dispuesto en los dos Convenios internacionales correspondientes. Por lo demás surge como obvia la conveniencia práctica de hacerlo, puesto que de esa manera se asegura el buen estado de ambos puentes, que contrasta con la situación en que se encuentran algunas obras similares en las que no se cobra peaje.

Impedida como se halla la CA.R.U. de otorgar franquicias y excepciones al pago de peaje, ha tratado sin embargo de favorecer a quienes tienen títulos a una consideración especial. Es así como el 6 de julio de 1984 resolvió que las personas residentes en un radio de cincuenta kilómetros a partir de cada puente abonen solamente un 50% de la tasa normal de peaje, para promover de esa manera el tráfico vecinal.

Los estudiantes que deben cruzar los puentes para ir a estudiar en el otro país pagan únicamente el 10% de la tasa. Cuando existan operaciones de intercambio comercial que involucren un tránsito numeroso de camiones hacia uno u otro lado de la frontera, las empresas productoras pueden solicitar que se les otorgue un descuento, que puede llegar hasta el 40% del monto del peaje. En ese sentido, la CA.R.U. procura cooperar en lo que está a su alcance, pero siempre respetando su obligación de percibir peaje, que no puede eludir por su propia voluntad.

6.-EL TRANSITO EN LOS PUENTES

A continuación se detalla, para cada puente, el tránsito que ha tenido lugar cada año desde su habilitación:

**PUENTE GENERAL ARTIGAS
TRANSITO ANUAL**

AÑO	VEHÍCULOS	ÓMNIBUS	CAMIONES
1977	157821	7464	4189
1978	97802	7385	3176
1979	114118	7099	4943
1980	131851	5926	6250
1981	184096	5247	4263
1982	265481	5404	1586
1983	171716	5150	2579
1984	265220	5363	794
1985	329913	4337	617
1986	314147	4550	890
1987	293397	5107	1606
1988	265817	5118	1408
1989	365201	5151	1690
1990	204413	3526	923
1991	159883	3889	1596
1992	235944	5134	3938
1993	253669	6305	4514
1994	262834	5095	6189
1995	280834	19301	4704
1996	292223	5256	6143
1997	314140	4756	7516

**PUENTE GENERAL SAN MARTIN
TRANSITO ANUAL**

AÑO	VEHICULOS	OMNIBUS	CAMIONES
1977	40319	5504	1575
1978	56015	4471	4665
1979	180731	4179	12405
1980	171627	4947	15682
1981	208934	11888	14028
1982	278000	16044	16070
1983	197564	6204	15411
1984	218490	12256	8970
1985	204869	13824	10137
1986	203100	13979	11693
1987	233310	17732	14144
1988	214870	19355	13585
1989	270650	21458	16417
1990	156278	15786	18357
1991	150453	14315	24671
1992	229327	14723	37298
1993	226386	12653	38623
1994	222100	12296	47795
1995	274425	13141	46168
1996	265693	12037	39793
1997	280460	10088	55937

**PUENTE GENERAL ARTIGAS
TRANSITO AÑO 1998**

MES	VEHICULOS	OMNIBUS	CAMIONES
01	37771	492	1294
02	30733	392	1276
03	12050	302	976
04	32085	543	1424
05	21763	358	1160
06	20630	331	1118
07	24619	389	1353
08	26926	386	1629
09	23017	376	1576

**PUENTE GENERAL SAN MARTIN
TRANSITO AÑO 1998**

MES	VEHICULOS	OMNIBUS	CAMIONES
01	42410	599	3471
02	37136	644	4407
03	17195	578	5177
04	20926	576	4872
05	13292	434	5486
06	11278	324	5030
07	14790	495	5321
08	16328	421	6512
09	12102	437	6501

Un somero análisis de las cifras precedentes evidencia que el tránsito de vehículos y de ómnibus por los dos puentes ha tenido altibajos, debidos probablemente a las situaciones económicas prevalecientes en determinado momento en uno y otro país. No se puede detectar una tendencia definida que se mantenga a lo largo del tiempo.

Lo que sí surge evidente es que , en los últimos años, el tráfico de camiones por el puente General san Martín (Fray Bentos - Puerto Unzué) está experimentando un sostenido aumento. Es lógico atribuir ese hecho a la influencia del MERCOSUR, pero cabe anotar que, de acuerdo con los datos recogidos, ese incremento no se debe primordialmente al tránsito de camiones entre Brasil y Argentina, sino, por el contrario, a la intensificación del comercio entre Argentina y Uruguay.

NOTA

El presente trabajo se refiere a los dos puentes sobre el Río Uruguay que opera la Comisión Administradora del Río Uruguay. cabe notar que existe también una tercera vía de comunicación, que no es específicamente un puente. Se trata de la parte superior de la represa de Salto Grande, que permite el tránsito entre las dos orillas. Esa vía, como es lógico, está a cargo de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande.

NOTA BIOGRAFICA DEL AUTOR

El señor José Castro estuvo vinculado desde el comienzo a la construcción del puente entre Fray Bentos y Puerto Unzué, ya que fue Funcionario y Secretario de Actas de COMPAU (Comisión Técnica Mixta del Puente entre Argentina y Uruguay). Actualmente es Secretario de Actas de la Comisión Administradora del Río Uruguay).

La C.A.R.U. se hace responsable de ésta publicación, pero todas las expresiones expuestas son de exclusiva responsabilidad del autor y no reflejan necesariamente la posición de la Comisión Administradora del Río Uruguay.