

PÚBLICO

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

URUGUAY

**PUENTE INTERNACIONAL FRAY BENTOS - PUERTO UNZUE Y
RUTA DE ACCESO AL SISTEMA VIAL DEL URUGUAY**

(UR0011 y UR0017)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

NOVIEMBRE DE 1970

INDICE

RESUMEN	1
ANALISIS DEL PROYECTO	1
I. INTRODUCCION	1
Antecedentes	1
La Solicitud	1
Prioridad	1
Misión Negociadora	2
II. EL PRESTATARIO Y EL ORGANISMO EJECUTOR	3
Capacidad Jurídica del Prestatario	3
Entidades Ejecutoras	3
La Comisión Técnica Mixta del Puente entre Argentina y Uruguay (COMPAU)	3
a) Aspectos Generales	3
b) Capacidad Jurídica	4
c) Atribuciones de COMPAU	4
d) Organización	5
i) Estructura	5
ii) Personal	7
iii) Recursos Financieros	8
iv) Auditoría	9
El Ministerio de Obras Públicas (MOP)	9
Atribuciones	9
Organización y Administración del MOP	10
Personal	11
Capacidad Técnica y Administrativa de la Dirección de Vialidad	11
Administración contable	12
Auditoría	13
Recursos del MOP	13
Inversiones con Fondos del MOP 1968-1970	16
Proyecto de Carreteras y Puentes financiados por el BID	17
III. EL PROYECTO	19
Descripción	20
Participación de Uruguay y Argentina en el financiamiento del Puente	20

Costo del Proyecto	21
Distribución de los Recursos	22
Origen y Uso de Monedas	23
Préstamo del Banco	23
Aporte Local	24
Previsiones Adoptadas	24
Inversiones Previas	26
Ejecución del Proyecto	26
a) Estado actual del Proyecto	26
b) Calendario de Inversicnes	27
c) Procedimiento de Ejecución para la construcción del Puente	27
d) Procedimiento de Ejecución para la construcción de la ruta de acceso	27
e) Supervisión	28
f) Inspección y Vigilancia por parte del Banco	28
Mantenimiento	28
Fortalecimiento de COMPAU	29
IV. JUSTIFICACION	31
A. Viabilidad Técnica y Financiera	31
B. Justificación Económica del Proyecto	32
1. Zona de Influencia	32
2. Rentabilidad de la Inversiones	32
3. Apreciación del CIAP sobre la situación económica del país	33
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	34

ANEXOS

"A"	DESCRIPCION DEL PROGRAMA
"B"	ORGANIGRAMA DE COMPAU
"C"	COSTO TOTAL DEL PUENTE
"D"	CARTA ASEGURANDO APORTE LOCAL

PRESTAMO A LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

CONSTRUCCION DEL PUENTE INTERNACIONAL ENTRE URUGUAY Y ARGENTINA

(FRAY BENTOS-PUERTO UNZUE), Y SU RUTA DE ACCESO AL SISTEMA VIAL DEL URUGUAY

URUGUAY 1/

RESUMEN

1. Prestatario: La República Oriental del Uruguay.
2. Entidades Ejecutoras: En la construcción del Puente Fray Bentos- Puerto Unzue, el organismo ejecutor sería la Comisión Técnica Mixta del Puente entre Argentina y Uruguay (COMPAU), entidad creada por Notas Reversales suscritas por los Gobiernos de Uruguay y Argentina en fecha 23 de noviembre de 1960. La responsabilidad por la construcción del tramo de carretera de 8 Kms. de acceso al puente estaría a cargo de la Dirección de Vialidad, del Ministerio de Obras Públicas del Uruguay.
3. Monto y Tipo de Monedas: (a) El equivalente de US\$3.600.000 con recursos del Capital Ordinario del Banco, de los cuales hasta US\$2.950.000 serían desembolsados en dólares y el equivalente de US\$650.000 en pesos uruguayos; y (b) el equivalente de US\$1.200.000 en pesos argentinos provenientes de los recursos del Gobierno de Argentina que son administrados por el Banco, los cuales se computarían como aportes nacionales y se destinarían a cubrir gastos locales.
4. Fuentes de los Fondos: Los recursos del Capital Ordinario y los del Gobierno de Argentina bajo administración del Banco.
5. Interés, Comisión, Plazo, Desembolso y Monedas de Pago:
 - a) Interés: Para ambos préstamos el 8,0% anual, pagadero semestralmente sobre los saldos deudores. El primer pago se efectuaría a los 6 meses de la fecha del contrato. 2/
 - 1/ Tipo de cambio: US\$1 = UR\$250, salvo que se indique expresamente otro tipo de cambio.
 - 2/ Un 40% de las divisas del préstamo proveniente de los recursos del capital ordinario (US\$2,95 millones) estaría compuesto por monedas de países no miembros, expresamente indicadas en el contrato de préstamo respectivo, sobre las cuales se cobraría, además del interés básico del 8% anual, una comisión de servicio de 0,5% al año; en el caso de estas monedas, la comisión de compromiso sería de 2% anual. El 60% restante del préstamo con cargo al capital ordinario, estaría integrado por dólares y/u otras monedas de países miembros, sobre las cuales se aplicaría la tasa básica de interés de 8% anual y una comisión de compromiso de 1-1/4% al año. Sobre el préstamo proveniente de los recursos del Gobierno Argentino (US\$1,2 millón), solamente se cobraría la tasa de interés del 8%.

- b) Comisión de Compromiso: 1,25% anual sobre los saldos no desembolsados del préstamo de capital ordinario, pagadera semestralmente y que comenzaría a devengarse 60 días después de la firma del contrato. 1/ No se cobraría comisión de compromiso sobre la parte prestada con recursos de Argentina bajo administración del Banco.
 - c) Plazo de Amortización: En ambos préstamos sería de 20 años, mediante 33 cuotas semestrales iguales y consecutivas, la primera de las cuales se pagaría cuatro años después de la fecha del contrato.
 - d) Período de Desembolso: 3 1/2 años para ambos préstamos. Hasta lo posible en los desembolsos de ambos préstamos se observaría un "pari-passu".
 - e) Monedas de Pago: Para la parte del préstamo proveniente del capital ordinario, los pagos del principal y de los intereses se harían en las monedas desembolsadas; los de la comisión de compromiso se harían proporcionalmente en las monedas previstas en el contrato de préstamo. Para el préstamo proveniente de los recursos del Gobierno de Argentina, los pagos del capital y de los intereses se harían en pesos argentinos.
6. Garantía: La responsabilidad general de la República Oriental del Uruguay.
7. Descripción del proyecto: Las inversiones contempladas en el proyecto consisten en (a) la parte correspondiente a Uruguay del costo de la construcción de un puente y sus viaductos de acceso, de 5,4 kilómetros de longitud, que se ubicaría sobre el Río Uruguay, a 97 kilómetros de la desembocadura del mencionado río, entre las zonas de Fray Bentos, Departamento de Río Negro (Uruguay) y Puerto Unzue, Provincia de Entre Ríos (Argentina); y (b) la construcción de 8 kilómetros de carretera de concreto asfáltico para interconectar dicho puente con la red primaria del Uruguay a través de la Ruta Nacional 2.

1/ Véase nota 2/ de la Pág. 1

3. Costo del Proyecto: El costo del proyecto se distribuye conforme al cuadro siguiente:

(En miles de US\$ o su equivalente)

R u b r o s	COSTOS EN DIVISAS			Costos Moneda		%
	Direc tos	Indi rectos	Total	Local	Total	
Puente Fray Bentos-Puerto Unzué ^{1/}	1.937	808	2.745	2.835	5.580	84,2
a) Construcción puente 2/	545	674	1.219	2.218	3.437	51,4
b) Estudio de factibilidad e ingeniería (50% de US\$680.000)	340	-	340	-	340	5,2
c) Consultores para supervisión construcción puente 2/	170	-	170	-	170	3,2
d) Gastos de administración de COMPAU durante construcción 2/	-	-	-	85 3/	85 3/	1,3
e) Imprevistos 2/	94	134	228	432	660	9,9
- De construcción	39	67	106	209	315	4,7
- Por elevación de costos	55	67	122	223	345	5,2
f) Otros Gastos	788	-	788	100	888	13,2
- Intereses (Préstamo CO)	463	-	463	84	547	8,1
- Comisión de Compromiso (Préstamo CO)	87	-	87	16	103	1,5
- Inspección y Vigilancia del BID	36	-	36	-	36	0,6
- Intereses (Préstamo Rec. Arg.)	202	-	202	-	202	3,0
Ruta de enlace del puente con carretera troncal (8 Kms.)	90	107	197	923	1.120	15,8
a) Construcción ruta	-	89	89	724	813	12,1
b) Estudios de factibilidad e ingeniería	-	-	-	10	10	-
c) Consultores para supervisión construcción ruta	-	-	-	40	40	-
d) Imprevistos	-	18	18	149	167	2,4
- De construcción	-	9	9	72	81	1,2
- Por elevación de costos	-	9	9	77	86	1,2
e) Intereses (Préstamo Rec. Arg.)	90	-	90	-	90	1,3
TOTAL	2.027	915	2.942	3.758	6.700	100,0

1/ Parte del proyecto del puente correspondiente a Uruguay. Véase cuadro correspondiente al costo total del puente que figura en el Apéndice "C".

2/ Rubros que representan el 28,3% del costo total de la respectiva partida.

3/ Incluye \$30.000 de honorarios de firma consultora para mejoramiento del sistema contable de COMPAU.

El costo total del puente se estima en el equivalente de US\$18.680.000. Se ha acordado la proposición del 71,7% para Argentina y 28,3% para Uruguay en la distribución de determinados costos del puente. Estas relaciones se aplican a: (i) la construcción física de la obra, (ii) la contratación de consultores para la supervisión de la construcción del puente, (iii) los gastos de administración de COMPAU durante el período de construcción y (iv) los imprevistos. Para Uruguay, estos rubros suman el equivalente de US\$4.352.000. Los estudios de factibilidad e ingeniería fueron financiados en proporciones iguales por ambos países y al Uruguay le correspondió aportar para estos fines la cantidad de US\$340.000. 1/ Los rubros anteriores suman el equivalente de US\$4.692.000. Los demás costos del puente (parte uruguaya) ascendentes a US\$888.000, se refieren a los gastos financieros de los préstamos del Banco y a la constitución del Fondo de Inspección y Vigilancia del BID. La suma de las partidas anteriores alcanzan a US\$5.580.000 cifra que representa la parte del costo del puente a cargo de Uruguay. Si a este monto se agregan los US\$13.100.000 2/, correspondientes a la parte del costo del puente a ser cubierta por Argentina, se llega a la suma de US\$18.680.000, o sea el costo total de la obra. (Ver Apéndice "C").

9. Distribución de los Recursos: El cuadro siguiente muestra la distribución de los recursos del financiamiento:

1/ El costo de estos estudios sería reconocido a dichos gobiernos como parte de la contribución local del proyecto. En el cuadro de costos del presente documento de préstamo figura una partida de US\$340.000 correspondiente al financiamiento uruguayo de los mencionados estudios. (Véase el Capítulo de Conclusiones y Recomendaciones).

2/ Esta suma sería financiada parcialmente con un préstamo del BID por un monto de US\$8,0 millones y el restante con aporte local.

COSTO TOTAL Y PLAN DE FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO
(En miles de US\$)

R U B R O S	P R E S T A M O D E L B I D							GOBIERNO URUGUAYO			RECURS ARGENT
	M O N E D A S D E U S O						TOTAL	GASTOS EN MONEDA LOCAL	GASTOS EN DIVISAS	TOTAL	
	E N D I V I S A S			PARA GASTOS LOCALES	TOTAL	EN MONEDA LOCAL					
	PARA GASTOS EN DIVISAS										
	DIRECTOS	INDIRECTOS	TOTAL								
Bentos-Puerto Unzué 1/	845	808	1.653	1.297	2.950	650	3.600	125	1.092	1.217	76
ión puente 2/	545	674	1.219	1.096	2.315	549	2.864	-	-	-	57
de factibilidad e ingeniería (US\$680.000)	-	-	-	-	-	-	-	-	340	340	-
es para supervisión construcción 2/	170	-	170	-	170	-	170	-	-	-	-
administración de COMPAU durante construcción 2/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
os 2/	94	134	228	201	429	101	530	25	-	25	10
trucción	39	57	106	93	199	47	246	13	-	13	5
vacación de costos	55	57	122	108	230	54	284	12	-	12	4
tos	36	-	36	-	36	-	36	100	752	852	-
(Préstamo CO)	-	-	-	-	-	-	-	84	463	547	-
de compromiso (Préstamo CO)	-	-	-	-	-	-	-	16	87	103	-
n y vigilancia del BID	36	-	36	-	36	-	36	-	-	-	-
(Préstamo Recursos Argentinos)	-	-	-	-	-	-	-	-	202	202	-
ce del puente con carretera (ms.)	-	-	-	-	-	-	-	486	197	683	43
ión ruta	-	-	-	-	-	-	-	287	89	376	43
de factibilidad e ingeniería	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10	-
es para supervisión construcción	-	-	-	-	-	-	-	40	-	40	-
os	-	-	-	-	-	-	-	149	18	167	-
trucción	-	-	-	-	-	-	-	72	9	81	-
vacación de costos	-	-	-	-	-	-	-	77	9	86	-
(Préstamo Recursos Argentinos)	-	-	-	-	-	-	-	-	90	90	-
T O T A L	845	808	1.653	1.297	2.950	650	3.600	611	1.289	1.900	1.20
PORCENTAJE	12,6	12,1	24,7	19,3	44,0	9,7	53,7	9,1	19,3	28,4	17

El proyecto del puente correspondiente a Uruguay.
 ue representan el 28,3% del costo total de la respectiva partida.
 nes ya efectuadas cuyo reconocimiento con cargo al aporte local se recomienda.
 30.000 dólares de honorarios de la firma consultora para mejoramiento del sistema contable de COMPAU.

10. Origen y Uso de Monedas: El origen y uso de monedas sería como sigue:

En miles de US\$ o su equivalente)

R U B R O S	Monedas de origen		Monedas de Uso		Total	%
	Divisas	Local	Divisas	Local		
PRESTAMO BID (CO)	2.950	650	1.653	1.947	3.600	53,8
APORTE LOCAL	1.200	1.900	1.289	1.811	3.100	46,2
Gobierno Uruguayo	-	1.900	1.289	611	1.900	1/ 28,3
Préstamo BID (Re- cursos Argentina)	1.200	-	-	1.200	1.200	17,9
Total	4.150	2.550	2.942	3.758	6.700	100,0

El préstamo del Banco estaría compuesto por US\$2.950.000 en divisas y US\$650.000 en moneda local. Las divisas representan los siguientes montos: US\$345.000 gastos directos en divisas (materiales para construcción, consultores para supervisión, imprevistos e inspección y vigilancia), US\$808.000 gastos indirectos en divisas (depreciación de maquinaria importada e imprevistos), y US\$1.297.000 en divisas para gastos locales. Esta última cifra es aproximadamente igual al monto de gastos en divisas (US\$1.289.000) que el prestatario debería financiar por concepto de cargos financieros en divisas durante el período de construcción y la suma en divisas pagada por concepto del estudio de factibilidad.

11. Justificación: El Gobierno de Uruguay ha asignado alta prioridad al desarrollo del proyecto tanto por su impacto económico como por constituir un elemento indispensable para la integración de las economías de Argentina y Uruguay, especialmente por su favorable ubicación en la zona de mayor potencial económico y social del Río Uruguay. Dicho puente facilitaría el incremento del intercambio económico y turístico con la Argentina al comunicar las redes viales de ambos países. El estudio de rentabilidad de las inversiones del proyecto indicó una tasa interna de retorno del 11,1%, la cual se basa en los beneficios económicos directos e indirectos, o sea, los beneficios resultantes de a) los ahorros que en tiempo y en costo de operación de los vehículos se obtendrían en el transporte de pasajeros y carga por el puente y b) los beneficios netos para la economía del Uruguay que resultarían de gastos turísticos inducidos por el puente, menos los costos de los servicios para atender a esos turistas.
12. Recomendación: El Departamento de Operaciones, con base en los estudios del Comité de Proyecto, eleva a la consideración del Presidente del Banco el presente documento de préstamo, a fin de que, si lo tiene a bien, someta al Directorio Ejecutivo la aprobación del correspondiente Proyecto de Resolución.

1/ De esta suma US\$340.000 ya han sido invertidos (Véase párrafo 3.07)

ANALISIS DEL PROYECTO

INTRODUCCION

Antecedentes

- 1.01 El 23 de noviembre de 1960, los Gobiernos de Uruguay y Argentina efectuaron un cambio de Notas Reversales mediante las cuales manifestaron la conveniencia de construir un puente sobre el río Uruguay que uniera a ambos países, ya que una obra de esa naturaleza tendría un gran alcance económico, social y político y fortalecería los lazos de amistad entre los dos pueblos. Mediante dichas Notas Reversales ambos Gobiernos constituyeron un organismo que se denominó Comisión Mixta del Puente entre Argentina y Uruguay (COMPAU) para que realizara los estudios técnicos y de factibilidad de la obra.
- 1.02 En mayo de 1967 los Gobiernos de Uruguay y Argentina suscribieron un convenio, el cual fue oportunamente ratificado por ambos países, mediante el cual se reiteró el propósito de llevar adelante la construcción del puente, se aprobaron las actuaciones de COMPAU hasta la fecha y se encomendó la ejecución de la obra.
- 1.03 A mediados de 1969 COMPAU seleccionó, mediante concurso internacional, a las firmas consultoras Tudor Engineering Company-Hidrosud Argentina para la preparación del proyecto definitivo y del pliego de condiciones y especificaciones técnicas necesarias para licitar la obra. Esta tarea fue terminada por los consultores en enero de 1970.

La Solicitud

- 1.04 El 6 de febrero de 1968, el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, por conducto del Ministerio de Obras Públicas, solicitó un préstamo del Banco para financiar parcialmente la parte correspondiente a Uruguay en la construcción del puente. El proyecto incluye la construcción de la ruta de enlace del puente con la red nacional de carreteras.

Prioridad

- 1.05 Los Gobiernos de Uruguay y Argentina le han asignado elevada prioridad al proyecto y a fin de concretar su ejecución, suscribieron las Notas Reversales y el convenio arriba mencionados. Por otra parte, mediante carta del 15 de septiembre de 1970, firmada por los Ministros de Economía y Finanzas y de Obras Públicas, y por el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, el Gobierno de Uruguay reiteró la alta prioridad otorgada al proyecto (Ver Apéndice "D").

Misión Negociadora

- 1.06 En marzo de 1970, una misión del Banco viajó al Uruguay con el propósito de examinar el proyecto y llevar a cabo discusiones acerca de la posible participación del BID en el financiamiento del mismo. Como resultado de las conversaciones sostenidas con los funcionarios del Gobierno del Uruguay y con los integrantes de COMPAU, se acordó que el prestatario de la operación sería la República Oriental del Uruguay y COMPAU la entidad ejecutora del puente. En esa oportunidad se estableció que la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas sería el organismo ejecutor de la ruta de enlace incluida en el proyecto. 1/

1/ Esta misión también examinó las bases para un posible préstamo del Banco a Argentina que se destinaría al financiamiento parcial de la parte del costo del puente que le correspondía a dicho país.

II. EL PRESTATARIO Y LOS EJECUTORES

Identidad

- 2.01 El prestatario sería la República Oriental del Uruguay.

Capacidad Jurídica del Prestatario

- 2.02 Puesto que la República Oriental del Uruguay sería el prestatario, no se estima que existan problemas de orden legal para la formalización del posible préstamo. Conforme a lo establecido en la Constitución Política del Estado, los empréstitos contratados por la República deben ser ratificados por la Asamblea General del Poder Legislativo.

Entidades Ejecutoras

- 2.03 En la construcción del puente Fray Bentos-Puerto Unzué, el organismo ejecutor sería la Comisión Técnica Mixta del Puente entre Argentina y Uruguay (COMPAU), ya mencionada. La responsabilidad por la construcción del tramo de carretera de 8 kms. de acceso al puente sería de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

La Comisión Técnica Mixta del Puente entre Argentina y Uruguay (COMPAU)

a) Aspectos Generales

- 2.04 En el convenio ya mencionado del 30 de Mayo de 1967, ambos países le encomendaron a COMPAU la labor de tomar las medidas necesarias para la ejecución del puente. Dicho convenio prevé el otorgamiento a COMPAU de las funciones de explotación administrativa y conservación del puente.

... / ...

b) Capacidad Jurídica

- 2.05 COMPAU es un organismo de naturaleza internacional con capacidad jurídica necesaria para cumplir sus cometidos específicos, de conformidad con el convenio y el reglamento de la entidad, pudiendo adquirir derechos, contraer obligaciones, y celebrar los actos y contratos necesarios para la obtención de sus fines.
- 2.06 COMPAU tiene su sede en la ciudad de Montevideo y se rige de conformidad con el convenio y el reglamento en todo lo relativo a su organización y funcionamiento.
- 2.07 COMPAU mantiene sus relaciones con los gobiernos de Argentina y Uruguay por medio de los respectivos Ministerios de Relaciones Exteriores, a los que debe mantener informados de sus actuaciones.

c) Atribuciones de COMPAU

- 2.08 Las principales atribuciones de COMPAU para la construcción del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué y su futura administración, son las siguientes:
- a) Elaborar los presupuestos básicos que abarquen la obra principal y las obras complementarias.
 - b) Proponer las expropiaciones de inmuebles que se estimen necesarias.
 - c) Efectuar llamados de carácter público e internacional para la selección de firmas y adjudicación de las obras.
 - d) Efectuar llamados de carácter público e internacional para licitar la construcción de las obras.
 - e) Informar a los respectivos Gobiernos del examen y estudio de los concursos y licitaciones realizadas, aconsejando su aprobación y/o adjudicación.
 - f) Supervisar el cumplimiento de los contratos suscritos.
 - g) Realizar recepciones parciales y totales, provisorias y definitivas de las obras e instalaciones contratadas.
 - h) Aprobar los certificados de obras y efectuar los pagos correspondientes.

- i) Proponer las normas y/o disposiciones que en el orden interno de cada Estado deberán tener vigencia durante la construcción y/o explotación del puente.
- j) Proponer las tasas de peaje.
- k) Designar y remover el personal necesario para el cumplimiento de su cometido.
- l) Efectuar las adquisiciones de los bienes necesarios para sus actividades.
- m) Gestionar en forma directa ante las respectivas Aduanas el libre tránsito de los vehículos, embarcaciones, instrumentos y cualquier otro artículo que para el cumplimiento de los fines de la entidad se deban transportar transitoriamente de uno a otro territorio los que estarán exentos de todo gravamen.
- n) Elaborar su presupuesto de funcionamiento.
- o) Rendir cuenta a los Gobiernos de Uruguay y Argentina de los gastos e inversiones que se efectúen con cargo a COMPAU.

d) Organización

i. Estructura

- 2.09 La labor de COMPAU hasta el momento ha sido la de formulación y preparación del proyecto. En consecuencia su estructura orgánica es muy simple. De acuerdo con los documentos constitutivos, COMPAU está integrada por una delegación de Argentina y otra de Uruguay, las que están constituidas por ocho miembros seleccionados entre profesionales de reconocido prestigio en distintas especialidades, entre las cuales predomina la ingeniería: Cada delegación tiene su Presidente y su Secretario.
- 2.10 Integran la administración de COMPAU un Presidente, un Secretario, un Tesorero, y un Protesorero. La presidencia de COMPAU es desempeñada en forma alternada por el Presidente de cada delegación por un período de seis meses. Lo mismo ocurre con la Secretaría, Tesorería y Protesorería, en forma tal que cuando la presidencia corresponde a una delegación, el tesorero pertenece a la misma, en tanto que el Secretario y el Protesorero son miembros de la otra. Aunque la administración se modifica cada semestre, la continuidad administrativa no parece afectarse con estos cambios.

- 2.11 El Presidente dirige el trabajo de las sesiones e integra la Mesa Directiva. El Secretario asiste al Presidente en la preparación de toda documentación llevando los libros de actas de la comisión e integrando la Mesa Directiva. Corresponde al Tesorero llevar el control de la contabilidad de los fondos de COMPAU y al Pro-Tesorero colaborar con éste en el desempeño de sus funciones. La Mesa Directiva está integrada por el Presidente y Secretario de COMPAU y tiene la función de concretar las resoluciones de la Comisión no teniendo atribuciones de decisión. La representación de COMPAU es ejercida por el Presidente.
- 2.12 Al concederse el posible préstamo y adjudicarse las obras se iniciaría una nueva etapa de COMPAU, la que originaría un aumento considerable en sus actividades que se atendería mediante:
- a) La organización de una Unidad Ejecutiva dentro de COMPAU;
 - b) Un incremento de su personal administrativo-financiero;
 - c) La contratación de una firma consultora para la dirección técnica de las obras; y
 - d) la contratación de una firma o firmas de contadores públicos independientes para la preparación, instalación, puesta en marcha, supervisión y auditoría de su sistema contable. 1/
- 2.13 Para dar cumplimiento al punto a) mencionado en el párrafo anterior, se organizaría dicha Unidad Ejecutiva con tres secciones: Contabilidad, Tesorería y Administración. La Sección de Contabilidad tendría como funciones básicas controlar, registrar e imputar todas las operaciones contables que se lleve rante el período de construcción y, posteriormente, de la operación y mantenimiento del puente 2/. La Sección de Tesorería tendría a su cargo la custodia de fondos y valores que maneje COMPAU, y por último, la Sección de Administración se ocuparía del trámite de los asuntos administrativos generales, administración del personal y otras funciones que pudieran serle asignadas. La Unidad Ejecutiva sería administrada por el

1/ Con respecto a lo indicado en las letras c) y d) véase el Capítulo de Conclusiones y Recomendaciones de este documento.

2/ En el Capítulo III, párrafo 3.29 se describe la forma de realizar el mantenimiento del puente.

Director Ejecutivo del Proyecto, quien deberá ser un profesional de alta calidad con título de ingeniería civil y, de ser posible, especializado en puentes. Además, la unidad contaría con un mínimo de tres profesionales de alto nivel aparte del personal auxiliar respectivo. El Apéndice "B" muestra el organograma proyectado de COMPAU, tanto durante el período de construcción del puente como durante la fase posterior de funcionamiento del mismo, el cual se considera adecuado.

ii. Personal

- 2.14 Durante el período de construcción del puente COMPAU contará con la siguiente planta de personal:

Personal Ejecutivo

Director Ejecutivo del Proyecto (Ingeniero)	1
---	---

Personal Técnico y Administrativo

Jefe de Contabilidad (Contador)	1
Ingeniero	1
Ayudante de Ingeniero	2
Sobrestante - Mecnógrafos	3
Dibujante	1
Secretarias	2
Auxiliar de contabilidad	1
Auxiliar de Oficina	1
Otras	3
Total	16

- 2.15 El Director Ejecutivo del proyecto actuaría como jefe de las oficinas y sería el funcionario ejecutivo central de COMPAU durante el período de construcción. Esta centralización de funciones que conllevaría la delegación de amplias facultades al Director Ejecutivo por parte de COMPAU, es imprescindible para lograr impartir al proyecto la mayor flexibilidad y rapidez de ejecución, evitando demoras y problemas. Este puesto cesaría al terminarse la obra.
- 2.16 Una vez que el puente quede abierto al tránsito se requeriría el siguiente personal administrativo adicional:

Tesorero - Cajero	1
Jefe de Administración	1
Auxiliares de Contabilidad	2
Auxiliares de Caja-Recaudadores	4
	<hr/>
Total	8
	<hr/> <hr/>

Cabe señalar que la labor de administración del puente durante el período de operación es muy sencilla y no se anticipan problemas en esa área. 1/

2.17 En realidad, COMPAU no ha contado hasta el presente con un sistema de contabilidad propiamente dicho y ello se ha debido a que:

- (a) Los ejecutivos de COMPAU, que son funcionarios de los respectivos Gobiernos, han prestado sus servicios sin retribución alguna con cargo a la entidad, incurriendo COMPAU en erogaciones por sueldos sólo con respecto a una secretaria y a un ordenanza;
- (b) Las erogaciones por servicios no personales y la adquisición de mobiliario y equipo han sido insignificantes;
- (c) Los gastos de los miembros de las delegaciones han sido sufragados por los respectivos Gobiernos, y
- (d) Las únicas inversiones significativas realizadas hasta la fecha de la misión del BID de marzo de 1970 eran las correspondientes a los estudios de factibilidad, los cuales fueron financiados en partes iguales por los Gobiernos de Uruguay y Argentina. Dichas erogaciones se han contabilizado en forma aceptable.

iii. Recursos Financieros

2.18 Los recursos de que ha dispuesto COMPAU hasta el presente han sido provistos por los Gobiernos de Uruguay y Argentina por partes iguales. Estos aportes continuarán efectuándose en la medida en que las recaudaciones por peaje no cubran los gastos de operación de COMPAU y los gastos de mantenimiento de la obra. Cuando las recaudaciones por peaje permitan cubrir esas necesidades y exista una reserva que cubra por lo menos el equivalente de tres meses del costo de operación del puente, COMPAU transferiría a los respectivos Gobiernos los excedentes registrados, en la proporción en que ambos países hayan contribuido a la realización del proyecto.

1/ Véase Nota 2/ del párrafo 2.13.

- 2.19 Los gastos de funcionamiento de COMPAU hasta el 31 de diciembre de 1969 han ascendido en total al equivalente de US\$5.485, los cuales fueron destinados a retribuciones al personal y servicios generales. En adición a estos gastos, los Gobiernos de Argentina y Uruguay han financiado con sus propios recursos los estudios técnicos preliminares y los de factibilidad e ingeniería del puente. El costo de estos estudios alcanzó a US\$680.000. En el cuadro de costos del proyecto figura una partida de US\$340.000 correspondiente al financiamiento uruguayo de los mencionados estudios.
- 2.20 Con motivo del posible incremento de las actividades de COMPAU en el corriente año, se estima que su presupuesto de funcionamiento para 1970 aumentará a US\$13.000. Esta cifra representa casi dos veces y media el presupuesto ejecutado en 1969 y se considera como razonable dentro de las actuales circunstancias en que se está desarrollando COMPAU.
- 2.21 Se estima que el presupuesto anual de funcionamiento de COMPAU ascenderá a US\$60.000 durante el período de construcción del proyecto, y que una vez que el puente quede abierto al tránsito el mismo será de US\$55.000.

iv. Auditoría

- 2.22 Las funciones de auditoría interna se han llevado a cabo en forma muy rudimentaria. COMPAU ha previsto que la estructuración de su sistema contable sea llevado a cabo por una firma de consultores, la cual formularía recomendaciones para mejorar los sistemas de auditoría. La auditoría externa se realizará por una firma de auditores independientes aceptable al BID.

El Ministerio de Obras Públicas (MOP)

Atribuciones

- 2.23 De acuerdo al decreto de competencia y atribuciones de los Ministerios que integran el Poder Ejecutivo Nacional, el MOP tiene a su cargo todo lo concerniente al sector vial en el territorio de la Nación. Dentro del campo de su competencia, el MOP tiene, entre otras facultades, las siguientes:
- a) Establecer el régimen, estudio, dirección, ejecución, control y conservación de todas las obras públicas.

... / ...

- b) Controlar el uso de la red vial nacional, incluyendo la recaudación y fiscalización de derechos de peaje; y
- c) Mantener relaciones con los organismos internacionales en asuntos de su competencia.

Organización y Administración del MOP

2.24 El MOP ejerce sus facultades a través de 6 Direcciones:

- a) Dirección de Vialidad, que tiene a su cargo la responsabilidad del mantenimiento y conservación de todas las rutas y puentes de la red vial nacional y la construcción de dichas rutas y puentes;
- b) Dirección de Obras de Desarrollo Económico (DODE);
- c) Dirección de Arquitectura;
- d) Dirección de Tránsito;
- e) Dirección de Hidrografía; y
- f) Dirección de Topografía.

2.25 El organismo ejecutor de la carretera de acceso al puente sería el Ministerio de Obras Públicas por medio de su Dirección de Vialidad. 1/

2.26 Para atender las funciones a su cargo, la Dirección de Vialidad cuenta con una Dirección General, dos Subdirecciones Técnicas (Proyectos y Obras) y ocho oficinas de Distritos.

2.27 La Dirección General dirige la planificación, construcción y conservación de la red nacional de caminos y administra los fondos de vialidad y todos los bienes e instalaciones del organismo.

2.28 La subdirección Técnica de Proyectos dirige los estudios y proyectos de carreteras y estructuras viales.

1/ Mediante resolución del Ministerio de Obras Públicas de fecha 8 de noviembre de 1962 se dispuso que la Dirección de Vialidad realizara los estudios y proyectos de la ruta de acceso al puente.

Mantiene una sección de estadística y costos, efectúa las investigaciones de tránsito y el señalamiento e inventario de obras viales y realiza las investigaciones de suelo y materiales de construcción.

- 2.29 La Subdirección Técnica de Obras se encarga de la licitación de las obras, certifica los trabajos e interviene en la supervisión de la construcción hasta su habilitación al servicio público. Realiza la conservación y mantenimiento de la red nacional de caminos y puentes y ejecuta las obras que se construyan por administración directa. 1/ Se encarga de la adquisición y reparación de los equipos de la Dirección de Vialidad.
- 2.30 Las actividades de la Dirección de Vialidad en el campo se realizan por medio de ocho oficinas zonales cada una a cargo de un ingeniero jefe, lo cual le permite atender y controlar adecuadamente las obras que se ejecutan bajo su responsabilidad.

Personal

- 2.31 La Dirección de Vialidad contaba al 31 de marzo de 1970 con un personal que alcanza a 3.272 personas, el cual se clasifica de la siguiente manera:

Profesionales	67
Técnicos	115
Administrativos	184
Obreros	2.890
Servicios Personales	16
Total	3.272

Capacidad Técnica y Administrativa de la Dirección de Vialidad

- 2.32 La capacidad técnica y administrativa de la Dirección de Vialidad es adecuada para atender sus actividades normales y para desempeñar las funciones que le correspondería en la construcción de la ruta de acceso al puente. Sin embargo, se considera conveniente para la realización de dicha ruta la contratación de los servicios de una firma de ingenieros consultores calificados para la preparación de los planos y diseños definitivos, especificaciones y documentos de licitación; así como para efectuar la dirección y supervisión técnica de la obra.

1/ El puente sería construido por una firma privada escogida mediante licitación pública internacional.

Administración Contable

- 2.33 El sistema contable del MOP está regido por la Ley de Contabilidad General y Administración Financiera y se basa en presupuestos por programas, descentralizando totalmente la contabilidad por medio de pequeños núcleos que tienen a su cargo las funciones contable-financieras de cada Dirección. ^{1/} De esta manera la administración contable de la Dirección de Vialidad es ejercida, al igual que en todas las Direcciones del MOP por la Contaduría Delegada de la Contaduría General del Ministerio. Las funciones básicas de la Contaduría Delegada son las siguientes: imputaciones, liquidaciones, intervenciones de documentación de pago y rendiciones de cuentas a la Contaduría del MOP, todas coordinadas y supervisadas por esta última.
- 2.34 En noviembre de 1966 el MOP celebró un contrato con la firma consultora francesa Societé Civile Ingeroute para la realización de los estudios correspondientes al planeamiento de la red vial del país. La mencionada firma formuló diversas recomendaciones específicas entre las cuales se encuentran varias encaminadas a mejorar la organización institucional de la Dirección de Vialidad y racionalizar la ejecución de las labores de mantenimiento puestas a cargo de la entidad. En cumplimiento de tales recomendaciones, el MOP ha adoptado, entre otras, las siguientes medidas: (a) adopción de un nuevo organograma más adecuado para la Dirección de Vialidad; (b) reagrupación del Ministerio en ocho zonas geográficas, las cuales corresponden a los distritos de mantenimiento; (c) contratación de nuevo personal especializado; y (d) implantación de la contabilidad de costos de mantenimiento en todas las zonas del país, en base a un plan preparado por un experto contratado al efecto.
- 2.35 El sistema de contabilidad de la Dirección de Vialidad resulta adecuado y consiste en la disposición e imputación de los fondos asignados en el presupuesto del MOP. La mayor parte del sistema contable ha sido mecanizada.

^{1/} Esta descentralización se ha llevado a cabo con la cooperación del Tribunal de Cuentas, de la Contaduría General de la Nación y del Ministerio de Hacienda.

- 2.36 Con respecto a la contabilización de los préstamos del BID, el MOP mantiene, a través de cuentas separadas de los proyectos financiados con estos recursos, un control aceptable de los mismos.
- 2.37 La calidad del personal contable-financiero incorporado últimamente al MOP, ha contribuido a mejorar la labor que realiza, por lo cual no se prevén dificultades que, desde el punto de vista administrativo, impidan al MOP desarrollar adecuadamente por medio de su Dirección de Vialidad, sus funciones como ejecutor de la ruta de enlace del puente.

Auditoría

- 2.38 La auditoría externa del MOP está a cargo del Tribunal de Cuentas de la Nación y de la Contaduría General. Estos organismos reciben mensualmente datos financieros del MOP. El Tribunal de Cuentas, por su parte, tiene siete funcionarios destacados permanentemente en el Ministerio.
- 2.39 En cuanto a la auditoría interna del MOP puede indicarse que no existe un proceso sistemático para su realización, aunque sí se han incorporado al sistema contable medidas efectivas de control interno.

Recursos del MOP

- 2.40 Los gastos corrientes del MOP se financian a través del Presupuesto General de la Nación. Las inversiones se llevan a cabo con recursos provenientes del Fondo Nacional de Inversiones (FNI). El FNI se distribuye en tres subcuentas: a) Inversiones del MOP; b) Inversiones estatales del Ministerio de Hacienda y c) Inversiones de los Gobiernos Departamentales. La cuenta Inversiones del MOP es administrada por el Ministerio de Obras Públicas y éste puede ordenar los pagos con cargo a la misma. El Banco de la República está facultado para adelantar al MOP, con cargo a esta cuenta, hasta 2/12 del total previsto para el ejercicio en el Presupuesto Nacional.
- 2.41 El Fondo Nacional de Inversiones está integrado por recursos procedentes de las siguientes fuentes:

A) Impositiva

- i - Gravamen a los combustibles, grasas y lubricantes;

- ii - Retención a las exportaciones de determinados productos;
- iii - El producto total o parcial de otros impuestos tales como de cámaras y neumáticos de camiones, de ingresos de las Empresas de Omnibus, y productos de exportación agropecuaria, etc.

B) No impositiva

- i - El producto del peaje en rutas y puentes nacionales;
- ii - El 20% de los ingresos brutos percibidos por la Administración Nacional de Puertos por servicios prestados en los Puertos que administra, con excepción del de Montevideo ;
- iii - Los créditos externos otorgados para el financiamiento de las obras incluidas en los programas del MOP.

C) Bonos del Tesoro

Con respecto a los Bonos, con fecha 30 de enero de 1968, se creó un recurso adicional para la generación de fondos con destino al Fondo Nacional de Inversiones para ser utilizado durante el quinquenio 1968-1972, autorizando la emisión de Bonos del Tesoro denominados en U.S. dólares hasta un monto de \$100 millones o su equivalente en otras divisas. Los bonos devengan actualmente un tipo de interés del 11% anual pagadero semestralmente y se amortizan en un plazo de 5 años.

El Gobierno del Uruguay puede convenir con el Banco de la República el adelanto al MOP, con la garantía de estos Bonos, de sumas en moneda nacional hasta un monto total equivalente a los 2/12 del Presupuesto Nacional, a fin de atender los gastos causados por la ejecución del presupuesto del año en cuestión.

El mecanismo actual de colocación y destino de los bonos excluye toda posibilidad de utilización de los fondos provenientes de los mismos para financiar el presupuesto de gastos corrientes del MOP.

La experiencia hasta fines de marzo de 1970, en cuanto a su colocación, puede resumirse como sigue:

- 1) Existen dos tipos de bonos: (a) corrientes y (b) especiales. En el primer caso los bonos entran en circulación al entregarse a contratistas y otras entidades en pago de servicios prestados dentro del Programa Nacional de Obras Públicas y, en el segundo, éstos entran en circulación cuando son colocados en el mercado o en la banca privada para sustitución de cobertura. En cualquier caso, la emisión especial se realiza a través de la Bolsa de Valores de Montevideo.
- 2) Hasta fines de 1969, la administración de estos bonos era desempeñada por Crédito Público, entidad que se ocupaba de la administración de la deuda pública externa e interna del Uruguay; pero a partir de principios de 1970 se anexó ésta al Banco Central del Uruguay (BCU), como una sección más de este último, aunque básicamente con el mismo personal, pero ahora bajo el control del ECU.
- 3) En este período de transición el ECU está tratando de:
 - a) Establecer un sistema de colocación por sectores para lograr un mercado más amplio para los bonos, y
 - b) Controlar periódicamente la ubicación de los mismos a través del servicio de inspección de bancos del ECU.
- 4) Al 31 de marzo de 1970, fecha más reciente en que hay datos certificados, se encontraban emitidos y colocados \$33.414.708 o sea un 33,4% del total autorizado por Ley, distribuido de la siguiente manera:

	U. S. DOLARES		
	<u>Corrientes</u>	<u>Especiales</u>	<u>Total</u>
Emitido y Colocado	18.525.650	14.889.058	33.414.708 <u>1/</u>
Menos: Amortizado	<u>1.926.050</u>	<u>-</u>	<u>1.926.050</u>
<u>En Circulación:</u>	<u>16.599.600</u>	<u>14.889.058</u>	<u>31.488.658</u>

1/ De esta suma, \$25.7 millones fueron colocados en 1969 y el saldo en 1970.

Inversiones con Fondos del MOP 1968 - 1970

- 2.42 El cuadro siguiente muestra los ingresos y gastos de inversión del MOP correspondientes a los años 1968 y 1969:

(En miles de US\$ o su equivalente)

	1968		1969	
	Presu- puestado	Eje- cutado	Presu- puestado	Eje- cutado
<u>Ingresos</u>				
P.L. 480	3.600	3.604	3.480	3.320
Tributarios	11.600	10.840	19.600	17.368
BID y BIRF	3.400	3.340	3.284	3.012
Bonos del Tesoro	-	-	-	664
Total de Ingresos	<u>18.600</u>	<u>17.784</u>	<u>26.364</u>	<u>24.364</u>
<u>Erogaciones</u>				
Rutas 5 y 26	7.720	7.647	9.800	9.020
Conservación Vial	5.600	5.235	7.200	6.816
Obras Viales	400	363	1.000	536
Obras-Arquitectura	2.240	2.200	3.400	2.876
-Hidrografía	480	412	1.120	624
Estudios y Dirección de Obras	760	723	1.000	1.012
Otros	<u>1.240</u>	<u>1.120</u>	<u>2.400</u>	<u>2.204</u>
Total de Erogaciones	<u>18.440</u>	<u>17.700</u>	<u>25.920</u>	<u>23.088</u>
Superávit	160	84	444	1.276

- 2.43 En relación con el cuadro anterior, cabe destacar que en lo presu-
puestado en los años considerados se registraron superávits de
cierta magnitud. Asimismo, en cuanto a lo ejecutado en los años
1968 y 1969 se observan superávits para ambos años, siendo el de
mayor monto el correspondiente a 1969. Por otra parte, la ejecu-
ción presupuestaria, o sea la relación entre lo presupuestado y
lo ejecutado, fue satisfactoria para los mencionados años de
1968 y 1969.

Proyecto de carreteras y puentes financiados por el BID

2.44 El Banco ha financiado en el Uruguay los siguientes proyectos de carreteras y puentes:

- a) En 1963, el BID otorgó a la República Oriental del Uruguay el Préstamo 57/OC, de un monto de US\$4,1 millones, para cooperar en el financiamiento de la reconstrucción y mejoramiento de la Ruta 26 entre las ciudades de Paysandú y Tacuarembó. En el mismo año, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento otorgó al Uruguay otro préstamo de un monto de US\$18,5 millones para la transformación de la Ruta 5 entre las ciudades de Progreso y Rivera y la adquisición de equipo de mantenimiento. Ambos proyectos están siendo ejecutados por el MOP a través de la Dirección de Obras de Desarrollo Económico (DODE). El desarrollo de estos préstamos ha tenido en el pasado serias dificultades debidas, entre otras causas, a (i) atrasos en la obtención por parte de los contratistas, de los permisos de importación para maquinaria y equipos de construcción; (ii) diferencias de criterios técnicos entre los contratistas y la firma supervisora; y (iii) problemas económicos y financieros en la fecha del inicio de las obras, que impidieron la provisión oportuna de los aportes nacionales de los proyectos.

Las dificultades indicadas en los numerales (i) y (ii) fueron superadas, mediante los arreglos internos necesarios, a mediados de 1968 y la indicada en el numeral (iii) mediante la emisión de los ya mencionados Bonos del Tesoro, que fueron aceptados por los contratistas como pago de trabajos realizados. (Para mayores detalles, ver los párrafos 2.28 y siguientes del documento de préstamo PR-344 del 2 de diciembre de 1968). A partir de mediados de 1968 y como consecuencia de haberse resuelto los problemas existentes, el ritmo de las obras contempladas en los proyectos de las Rutas 5 y 26 se aceleró considerablemente y se espera que las mismas se completen para fines de 1970. (Al 30 de junio de 1970 el avance del proyecto era del 85% y se estima que dichas rutas se completarán en su totalidad hacia fines del año en curso). ^{1/} Por otra parte, al 12 de octubre de 1970 los desembolsos del préstamo ascendían al equivalente de US\$3.500.000, que representan el 77,4% del total.

^{1/} Hacia fines del año 1968 se había estimado (documento de préstamo PR-344 párrafo 2.31) que el proyecto podría quedar terminado en marzo de 1970).

- b) En junio de 1969, el BID otorgó a Uruguay el préstamo 201/SF-UR, ascendente a US\$14,8 millones, destinado al financiamiento de la construcción, ampliación y mejoramiento de la Ruta 9 y del tramo de la Ruta 26 no cubierto por el préstamo 57/OC-UR. El ejecutor de este proyecto es asimismo el MOP a través del DODE. El contrato de préstamo correspondiente, aunque ya aprobado por la Cámara de Diputados del Uruguay, aún está bajo la consideración del Senado de la República, por lo cual no se ha podido iniciar la ejecución del proyecto. 1/ Algunas de las condiciones previas al primer desembolso del préstamo han sido ya cumplidas o están en proceso de cumplimiento por parte de la República Oriental del Uruguay, especialmente la referente a la selección de los consultores. 2/ No obstante, la mayoría de las condiciones restantes, por razón de su naturaleza, no podrán ser cumplidas sino después de la aprobación parlamentaria del préstamo. En razón de lo expuesto anteriormente, y en vista de que tanto las obras contempladas en el préstamo 57/OC-UR como los requisitos previos a los desembolsos del préstamo 201/SF se completarían en el curso del año, se anticipa que el proyecto atendido con los recursos de este último préstamo se iniciará a principios del año 1971

-
- 1/ Se estima que la ratificación del contrato se efectuaría en el curso del último trimestre de 1970.
- 2/ El Banco ya ha recibido la lista de firmas que serían invitadas a remitir ofertas.

III. EL PROYECTO

A Antecedentes

- 3.01 En la actualidad no existe comunicación directa por carretera entre Uruguay y Argentina puesto que sobre el Río Uruguay -que sirve de frontera a los dos países- aún no se ha construido puente alguno que vincule los sistemas viales de ambas naciones.
- 3.02 Por ello, la realización del puente propuesto en el presente documento sería de gran impacto para la integración física regional, especialmente por la favorable ubicación de la obra en la zona de mayor potencial económico y social del Río Uruguay, lo cual facilitaría el incremento del intercambio económico y turístico del Uruguay con Argentina y Brasil.
- 3.03 La zona en Argentina directamente beneficiada por la construcción del puente comprende las Provincias de Entre Ríos, Santa Fé y Buenos Aires. Otras zonas más alejadas, pero que en cierta medida obtendrían ventajas económicas, abarcan las provincias de la Mesopotamia Argentina (Corrientes y Misiones) y el vasto territorio brasileño limítrofe.
- 3.04 En el territorio uruguayo el puente permitiría la comunicación con las rutas 2, 21, 1 y 9 facilitando el tráfico hacia Montevideo y los caminos turísticos del Este. 1/ En el territorio argentino la vinculación se realizaría a través de las Rutas 131, 19, 12 y 14, estas dos últimas financiadas dentro de un programa vial para la Mesopotamia que el Banco está actualmente estudiando. 2/

1/ La obra de construcción y mejoramiento de la ruta 9 cuenta con la cooperación financiera del BID (Véase párrafo 2.44)

2/ El plan vial en Argentina que incluye el programa que sería financiado con la cooperación del BID, es un esfuerzo general para toda la región mesopotámica, el cual comprende la construcción de aproximadamente 2.400 kms. de rutas troncales con un costo total de US\$200 millones, la construcción de aproximadamente 1.125 kms. de caminos secundarios, con un costo total de US\$50 millones, y la ejecución de varios puentes sobre las vías fluviales de la región. El objeto del plan sería completar la infraestructura vial de la parte sur de la Mesopotamia, a efecto de permitir la vinculación de la región metropolitana argentina, a través del puente Zárate-Brazo Largo, con las Provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones y, mediante el puente Fray Bentos-Puerto Unzue, con Uruguay. Con la construcción de las rutas troncales previstas, de los caminos alimentadores de las mismas y del puente internacional con Uruguay, se superaría la situación de aislamiento de dicha región mesopotámica respecto al resto de Argentina, y se establecería una vinculación de integración física con Uruguay que redundaría en el mejor aprovechamiento y desarrollo de los recursos regionales.

Descripción

- 3.05 Las inversiones que se financiarían con los recursos de la operación a que se refiere este documento consisten en (a) la parte correspondiente a Uruguay del costo total de la construcción de un puente y sus viaductos de acceso de hormigón armado de dos vías de 5.4 kilómetros de longitud que se ubicaría sobre el Río Uruguay, a 97 kilómetros de la desembocadura del mencionado río, entre las zonas de Fray Bentos, Departamento de Río Negro (Uruguay) y Puerto Unzue, Provincia de Entre Ríos (Argentina; y (b) la construcción de 8 kilómetros de carretera de concreto asfáltico para interconectar dicho puente con la red primaria del Uruguay a través de la Ruta Nacional 2.
- 3.06 De acuerdo con el convenio mencionado en el párrafo 1.02, el costo de las obras del puente previsto sería cubierto por los Gobiernos de Uruguay y Argentina en la proporción que le corresponda a los costos de las partes de dicho puente ubicadas en sus respectivas jurisdicciones. Mediante dicho convenio se estableció que el puente será propiedad común e indivisible de Uruguay y Argentina en toda la extensión de su obra de arte, y será atendido y explotado con igualdad de derechos y obligaciones mediante el régimen de peaje. A los efectos de la jurisdicción sobre el puente, los Gobiernos participantes han convenido en que el mismo se considerará dividido en coincidencia con la jurisdicción de las aguas subyacentes.

Participación de Uruguay y Argentina en el financiamiento del puente.

- 3.07 El costo total del puente se estima en el equivalente de US\$18.702.000. Se ha acordado la proporción del 71,7% para Argentina y 28,3% para Uruguay en la distribución de determinados costos del puente. Estas relaciones se aplican a (i) la construcción física de la obra; (ii) la contratación de consultores para la supervisión de la construcción del puente; (iii) los gastos de administración de COMPAU durante el período de construcción, y (iv) los imprevistos. Para Uruguay, estos rubros suman el equivalente de US\$4.352.000. Los estudios de factibilidad e ingeniería fueron financiados en proporciones iguales por ambos países y al Uruguay le correspondió aportar para estos fines la cantidad de US\$340.000. ^{1/} Los rubros anteriores suman el equivalente de US\$4.692.000. Los demás costos del puente (parte uruguaya) ascendentes a US\$888.000, se refieren a los

^{1/} El costo de estos estudios sería reconocido a dichos gobiernos como parte de la contribución local a los proyectos.

gastos financieros de los préstamos del Banco y a la constitución del Fondo de Inspección y Vigilancia del BID. La suma de las partidas anteriores alcanzan a un total de US\$5.580.000, cifra que representa la parte del costo del puente a cargo de Uruguay. Si a este monto se agregan los US\$13.100.000 ^{1/}, correspondientes a la parte del costo del puente a ser cubierta por Argentina, se llega a la suma de US\$18.680.000, o sea, el costo total de la obra. (Ver Apéndice "C").

Costo del Proyecto

3.08 El costo del proyecto se distribuye conforme al cuadro siguiente:

<u>R u b r o s</u>	<u>COSTOS EN DIVISAS</u>			<u>Costos</u>		
	<u>Direc</u>	<u>Indi</u>	<u>Total</u>	<u>Moneda</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
	<u>tos</u>	<u>rectos</u>		<u>Local</u>		
Puente Fray Bentos-Puerto Unzué ^{2/}	1.937	808	2.745	2.835	5.580	84,2
a) Construcción puente ^{3/}	545	674	1.219	2.218	3.437	51,4
b) Estudio de factibilidad e ingeniería (50% de US\$680.000)	340	-	340	-	340	5,2
c) Consultores para supervisión construcción puente ^{3/}	170	-	170	-	170	3,2
d) Gastos de administración de COMPAU durante construcción ^{3/}	-	-	-	85	85	1,3
e) Imprevistos ^{3/}	94	134	228	432	660	9,9
-De construcción	39	67	106	209	315	4,7
- Por elevación de costos	55	67	122	223	345	5,2
f) Otros gastos	788	-	788	100	888	13,2
-Intereses (Préstamo CO)	463	-	463	84	547	8,1
-Comisión de Compr.(Prést.CO)	87	-	87	16	103	1,5
-Inspecc.y Vig.del BID	36	-	36	-	36	0,6
-Intereses (Prést.Rec.Argent.)	202	-	202	-	202	3,0
Ruta de enlace del puente con carretera troncal (8 kms.)	90	107	197	923	1.120	15,8
a) Construcción ruta	-	89	89	724	813	12,1
b) Estudios de fact.e ingeniería	-	-	-	10	10	-
c) Consultores para supervisión construcción ruta	-	-	-	40	40	-
d) Imprevistos	-	18	18	149	167	2,4
-De construcción	-	9	9	72	81	1,2
-Por elevación de costos	-	9	9	77	86	1,2
e) Intereses (Prést. Rec.Argent.)	90	-	90	-	90	1,3
TOTAL	2.027	915	2.942	3.758	6.700	100,0

Distribución de los Recursos

3.09 El cuadro siguiente muestra la distribución de los recursos del financiamiento:

- ^{1/} Esta suma sería financiada parcialmente con un préstamo del BID por un monto de US\$8.000.000 y el restante con aporte local.
- ^{2/} Parte del proyecto del puente correspondiente a Uruguay. Véase cuadro correspondiente al costo total del puente que figura en el Apéndice "C".
- ^{3/} Rubros que representan el 28,3% del costo total de la respectiva partida.

COSTO TOTAL Y PLAN DE FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO
(En miles de US\$)

R U B R O S	P R E S T A M O D E L B I D						GOBIERNO URUGUAYO			RECURSOS ARGENTINOS	
	M O N E D A S D E U S O					TOTAL	GASTOS EN MONEDA LOCAL	GASTOS EN DIVISAS	TOTAL		
	E N D I V I S A S			EN MONEDA LOCAL							
	PARA GASTOS EN DIVISAS		PARA GASTOS LOCALES		TOTAL						
	DIRECTOS	INDIRECTOS	TOTAL								
Bentos-Puerto Unzué 1/	845	808	1.653	1.297	2.950	650	3.600	125	1.092	1.217	763
ión puente 2/	545	674	1.219	1.096	2.315	549	2.864	-	-	-	573
de factibilidad e ingeniería (\$680.000)	-	-	-	-	-	-	-	-	340	340	-
es para supervisión construcción 2/	170	-	170	-	170	-	170	-	-	-	-
administración de COMPAU de construcción 2/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89
os 2/	94	134	228	201	429	101	530	25	-	25	105
trucción	39	57	106	93	199	47	246	13	-	13	56
vacación de costos	55	67	122	108	230	54	284	12	-	12	46
tos	36	-	36	-	36	-	36	100	752	852	-
(Préstamo CO)	-	-	-	-	-	-	-	84	463	547	-
de compromiso (Préstamo CO)	-	-	-	-	-	-	-	16	87	103	-
n y vigilancia del BID	36	-	36	-	36	-	36	-	-	-	-
(Préstamo Recursos Argentinos)	-	-	-	-	-	-	-	-	202	202	-
ce del puente con carretera (ms.)	-	-	-	-	-	-	-	486	197	683	437
ión ruta	-	-	-	-	-	-	-	287	89	376	437
de factibilidad e ingeniería	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10	-
es para supervisión construcción	-	-	-	-	-	-	-	40	-	40	-
os	-	-	-	-	-	-	-	149	18	167	-
trucción	-	-	-	-	-	-	-	72	9	81	-
vacación de costos	-	-	-	-	-	-	-	77	9	86	-
(Préstamo Recursos Argentinos)	-	-	-	-	-	-	-	-	90	90	-
T O T A L	845	808	1.653	1.297	2.950	650	3.600	611	1.289	1.900	1.200
PORCENTAJE	12,6	12,1	24,7	19,3	44,0	9,7	53,7	9,1	19,3	28,4	17,5

El proyecto del puente correspondiente a Uruguay.
 ue representan el 28,3% del costo total de la respectiva partida.
 nes ya efectuadas cuyo reconocimiento con cargo al aporte local se recomienda.
 30.000 dólares de honorarios de la firma consultora para mejoramiento del sistema contable de COMPAU.

Origen y Uso de Monedas

3.10 El origen y uso de monedas sería como sigue:

(en miles de US\$ o su equivalente)

RUBROS	MONEDAS DE ORIGEN		MONEDAS DE USO		Total	%
	Divisas	Moneda Local	Divisas	Moneda Local		
PRESTAMO BID (CO)	2.950	650	1.653	1.947	3.600	53,7
APORTE LOCAL	<u>1.200</u>	<u>1.900</u>	<u>1.289</u>	<u>1.811</u>	<u>3.100</u>	<u>46,3</u>
Gobierno Uruguayo	-	1.900	1.289	611	1.900	28,4
PRESTAMO BID (Recursos Argentina)	1.200	-	-	1.200	1.200	17,9
TOTAL	4.150	2.550	2.942	3.758	6.700	100,0
Porcentajes	61,9	38,1	43,9	56,1	100,0	

Préstamo del Banco

3.11 El préstamo del Banco estaría compuesto por US\$2,950,000 en divisas y US\$650,000 en moneda local. Las divisas representan los siguientes montos: US\$845,000 gastos directos en divisas (materiales para construcción, consultores para supervisión, imprevistos e inspección y vigilancia), US\$808,000 gastos indirectos en divisas (depreciación de maquinaria importada e imprevistos) y US\$1,297,000 en divisas para gastos locales. Esta última cifra es aproximadamente igual al monto de gastos directos en divisas (US\$1,289,000) que el prestatario debería financiar por concepto de cargos financieros en divisas durante el período de construcción y la suma en divisas pagada por concepto del estudio de factibilidad.

3.12 Como se señala en el cuadro del párrafo 3.09, con la parte del préstamo proveniente del capital ordinario se financiarían parcialmente todos los rubros del proyecto correspondientes al puente excepto los estudios de factibilidad e ingeniería, gastos de administración de COMPAU durante la construcción y los intereses y comisión de compromiso sobre el posible préstamo del BID. Asimismo, con los recursos del Banco se efectuaría la correspondiente contribución al Fondo de Inspección y Vigilancia del BID.

- 3.13 Con la parte del préstamo proveniente de los recursos de Argentina, se financiarían parcialmente los contratos de construcción del puente y de la ruta de acceso, imprevistos del puente y gastos de administración de COMPAU.

Aporte Local

- 3.14 Los principales rubros que serían financiados por el aporte local son: el estudio de factibilidad del puente, parte del contrato de construcción de la ruta de acceso y los intereses de los préstamos del BID con cargo a los recursos de capital ordinario y con cargo a los recursos de Argentina. Ya que el equivalente de US\$340.000 para el estudio de factibilidad del puente ha sido efectuado y pagado (véase párrafo 3.18), el aporte local efectivo futuro, a financiarse con recursos uruguayos, sería del equivalente de US\$ - US\$1.560.000, que se efectuaría en un período de 3-1/2 años.

Previsiones Adoptadas

- 3.15 Los Ministros de Economía y Finanzas y de Obras Públicas, así como el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, han dado las seguridades necesarias de que se contará oportunamente con los recursos destinados al aporte local. En efecto, mediante comunicación conjunta del 15 de septiembre de 1970, los mencionados funcionarios expresaron su propósito de adoptar las medidas necesarias para que en los presupuestos correspondientes a los años 1971, 1972, 1973 y 1974 figuren las partidas equivalentes de \$64,000, \$164,000, \$630.000 y \$696,000, respectivamente, que sumadas a los \$340.000 ya invertidos por el Gobierno (véase párrafo 3.07) cubrirían la contrapartida uruguaya del proyecto, estimada en un total de US\$1.900.000.
- 3.16 Los recursos locales para el proyecto serán provistos a través del Fondo Nacional de Inversiones. A continuación se inserta un cuadro que muestra los ingresos y gastos proyectados de la subcuenta Inversiones del Ministerio de Obras Públicas del mencionado Fondo correspondiente al período 1970-1974, que incluye las asignaciones para el proyecto:

... / ...

(En miles de US\$ o su equivalente)

	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>Total</u>
<u>Recursos</u>						
<u>Internos</u>						
Tributarios	17.700	19.000	19.000	19.000	19.000	93.700
Bonos del Tesoro <u>1/</u>	5.500	5.000	5.500	5.500 ^{2/}	5.000 ^{2/}	26.500
<u>Externos</u>						
P.L. 480	1.200	-	-	-	-	1.200
BID y BIRF (5 y 26)	3.100	-	-	-	-	3.100
BID Rutas 9 y 26	640	4.100	6.100	3.960	-	14.800
BID (UTU)	1.058	1.511	1.216	715	-	4.500
BID y Fondo Argentino (Puente Fray Bentos-Puerto Unzue)	-	52	1.426	2.157	1.165	4.800
Total de recursos	<u>29.198</u>	<u>29.663</u>	<u>33.242</u>	<u>31.332</u>	<u>25.165</u>	<u>148.600</u>
<u>Erogaciones</u>						
Rutas 5 y 26	8.100	-	-	-	-	8.100
Rutas 9 y 26	900	5.800	8.600	7.060	-	22.360
Puente Paysandú-Colón	250	1.000	1.000	-	-	2.250
Puente Fray Bentos-Puerto Unzue	-	456	1.590	2.787	1.861	6.694
Proyecto UTU	1.845	2.321	1.924	1.210	-	7.300
Conservación Vial	9.200	9.460	10.320	10.750	11.180	50.910
Obras Viales	1.500	1.540	1.680	1.750	1.820	8.290
Obras-Arquitectura	2.500	5.000	5.500	5.500	6.500	25.000
-Hidrografía	300	500	700	700	700	2.900
Estudios y Direc.de Obras	1.000	1.100	1.100	1.200	1.200	5.600
Otros	<u>3.000</u>	<u>1.200</u>	<u>1.000</u>	<u>1.000</u>	<u>1.000</u>	<u>7.200</u>
Total de Erogaciones	<u>28.595</u>	<u>28.377</u>	<u>33.414</u>	<u>31.957</u>	<u>24.261</u>	<u>146.604</u>
Superávit (Déficit)	603	1.286	(172)	(625)	904	1.996

1/ Ver descripción en el párrafo 2.41 del mecanismo creado en enero de 1968 para la colocación de tales bonos y otros datos al respecto.

2/ Estimaciones basadas en el supuesto de que el gobierno uruguayo continuará emitiendo y colocando Bonos del Tesoro con posterioridad al año 1972.

- 3.17 En el cuadro anterior se señalan pequeños déficits en los años 1972 y 1973, los cuales estarían cubiertos con los superávits que en el mismo cuadro aparecen para los años inmediatamente anteriores.

Inversiones Previas

- 3.18 Los Gobiernos de Uruguay y Argentina, como se ha señalado en el párrafo 2.16, financiaron con sus propios recursos los estudios técnicos preliminares y los de factibilidad e ingeniería del puente. El costo de estos estudios alcanzó a US\$680.000, y el mismo sería reconocido a dichos gobiernos como parte de la contribución local del proyecto. En el cuadro de costos (Ver párrafo 3.07) figura una partida de US\$340.000 correspondiente al financiamiento uruguayo de los mencionados estudios.
- 3.19 A fin de fortalecer su estructura administrativa y contable COMPAU se propone contratar los servicios de una firma de contadores públicos independientes para la formulación, implantación, puesta en marcha y supervisión de un sistema contable que le permita desempeñar cabalmente sus funciones de entidad ejecutora del puente y, eventualmente, realizar la adecuada administración de la obra. Se estima el costo de este trabajo en el equivalente de US\$30.000, y se recomienda que el mismo sea reconocido como parte de la contribución local al proyecto si estos gastos, como es probable, se realizan antes de la fecha del contrato de préstamo.
- 3.20 Se considera recomendable realizar estos reconocimientos hasta US\$370.000. (Véase el Capítulo de Conclusiones y Recomendaciones)

Ejecución del proyecto

a) Estado actual del proyecto

- 3.21 El estudio de factibilidad técnica y económica del puente fue realizado en 1969 por las firmas Tudor Engineering Company - Hidrosud Argentina, contratadas al efecto por COMPAU. El alcance del estudio incluyó la elaboración de planos finales de ingeniería para la construcción del puente y la preparación de los documentos para la correspondiente licitación de la obra.
- 3.22 El acceso al puente ha sido estudiado por la Dirección de Vialidad. Se cuenta con un anteproyecto de traza y con un perfil del terreno natural sobre el cual se ha proyectado tentativamente una rasante. Con estos elementos se ha determinado un presupuesto que se ajustaría cuando se cuente con los diseños finales, los cuales se espera serán terminados por la Dirección de Vialidad a fines del presente año de 1970, contando con el asesoramiento de los consultores que se mencionan en el párrafo 3.28

b) Calendario de Inversiones

3.23 El calendario de desembolsos, por fuentes de fondos, se estima de la siguiente manera:

(En miles de US\$ o su equivalente)

	1er.AÑO		2do.AÑO		3er.AÑO		4to.AÑO ^{1/}		TOTAL		TOTAL GENERAL
	BID	LOCAL	BID	LOCAL	BID	LOCAL	BID	LOCAL	BID	LOCAL	
Puerto Fray Ben- tos-P.Unzue	52	394 ^{2/}	1426	164	1939	301	946	358	4363	1217	5580
Ruta de enlace del puente	-	10	-	-	218	329	219	344	437	683	1120
T o t a l	52	404	1426	164	2157	630	1165	702	4800	1900	6700
<u>Total anual:</u>		456		1590		2787		1867		6700	
		6,8%		23,7%		41,6%		27,9%		100 %	

c) Procedimiento de ejecución para la construcción del puente

3.24 Para la construcción del puente COMPAU contrataría mediante licitación pública internacional, los servicios de una sola firma especializada con reconocida experiencia en obras de ingeniería similares a ésta. Los procedimientos para licitación deberán ajustarse tanto a leyes aplicables de Uruguay como de Argentina y estar de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos por el Banco.

d) Procedimientos de ejecución para la construcción de la ruta de acceso.

3.25 Para la construcción de la ruta de acceso el Ministerio de Obras Públicas con la participación de la Dirección de Vialidad contrataría mediante licitación pública los servicios de una firma constructora especializada. Los procedimientos para licitación deberán ajustarse a las leyes aplicables de Uruguay y estar de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos por el Banco.

^{1/} Se refiere sólo al 1er. semestre del año.

^{2/} Incluye la suma de US\$370.000 a que se refiere el párrafo 3.20

e) Supervisión

- 3.26 Para garantizar la adecuada ejecución de las obras del puente y su conformidad con los planos, especificaciones y documentos del contrato, COMPAU contrataría previamente al primer desembolso, los servicios de una firma de ingenieros consultores para la supervisión de la ejecución de la obra. (Ver el Capítulo de Conclusiones y Recomendaciones).
- 3.27 La construcción de la ruta de acceso sería supervisada mediante la contratación de ingenieros consultores especializados, los cuales serían contratados por la Dirección de Vialidad para garantizar que las obras se ejecuten de conformidad con las mejores técnicas de ingeniería. (Ver el Capítulo de Conclusiones y Recomendaciones)

f) Inspección y vigilancia por parte del Banco

- 3.28 La inspección y vigilancia del proyecto por parte del Banco se realizaría mediante un especialista de proyecto que deberá desempeñar sus funciones durante todo el período de ejecución del proyecto y atendería tanto la construcción del puente, como la ejecución de la ruta de acceso. Este especialista de proyecto deberá ser ingeniero civil, con amplios conocimientos en ingeniería estructural y con experiencia en la construcción de puentes. Dentro del préstamo con cargo a los recursos de Capital Ordinario del Banco se ha previsto la cantidad de US\$36.000 como contribución al respectivo Fondo de Inspección y Vigilancia.

Mantenimiento

- 3.29 Se prevé que el mantenimiento y administración del puente estaría bajo la responsabilidad de COMPAU, la cual contrataría las tareas de conservación con el Ministerio de Obras Públicas del Uruguay y/o con la Dirección Nacional de Vialidad Argentina. Asimismo, COMPAU aseguraría que las recaudaciones que se obtendrían del cobro de peaje se destinarían primordialmente a cubrir los gastos de administración y mantenimiento del puente y sus obras accesorias.
- 3.30 El mantenimiento de la ruta de acceso sería de la responsabilidad de la Dirección de Vialidad del Uruguay. Dicha ruta será mantenida de acuerdo con las normas aprobadas por el Banco en esa materia.

Fortalecimiento de COMPAU

- 3.31 Además de contratar la firma mencionada en el párrafo 3.24, COMPAU se propone establecer una Unidad Ejecutiva encabezada por un Director Ejecutivo del Proyecto. Para llevar a cabo las tareas relativas a la ejecución del proyecto de construcción del puente, esta entidad contaría con personal técnico y administrativo de reconocida capacidad, con dedicación exclusiva y cuyo número total se mantendría en los niveles más reducidos posibles.
- 3.32 El Director Ejecutivo del Proyecto sería un profesional de alta calidad, con título de Ingeniero Civil y, de ser posible, especializado en puentes.
- 3.33 La designación y contratación del Director Ejecutivo del Proyecto la realizaría la Junta Directiva de COMPAU. La designación y contratación del personal restante la efectuaría la Junta Directiva de COMPAU a propuesta del Director Ejecutivo del Proyecto.
- 3.34 El Director Ejecutivo del Proyecto presidiría la Unidad Ejecutiva y sería el Jefe de su personal. Se estima que deberá durar en el cargo todo el tiempo que sea necesario hasta la conclusión definitiva de la obra.
- 3.35 El Director Ejecutivo del Proyecto concurriría a las reuniones de la Junta Directiva de COMPAU a los efectos del mejor cumplimiento de las funciones y atribuciones que se pondrían a su cargo.
- 3.36 Las funciones de la Unidad Ejecutiva que se establecería serían las siguientes:
 - a) servir de órgano de enlace en las relaciones de COMPAU (i) con el BID; (ii) con los consultores; (iii) con los contratistas;
 - b) impartir instrucciones a los consultores y contratistas;
 - c) aprobar los certificados de obra y las modificaciones de las mismas;
 - d) tramitar órdenes de pago y vigilar su cumplimiento;
 - e) formular las solicitudes de desembolso, tanto ante el BID como ante cada uno de los gobiernos respectivos y realizar las tramitaciones correspondientes;
 - f) proporcionar los elementos y facilidades necesarios a los contadores públicos independientes que serían contratados para estudiar el sistema contable de COMPAU, y formular recomendaciones para mejorarlo, vigilando la ejecución de las tareas que sean recomendadas a éstos y a los auditores;

- g) preparar las bases de licitación, hacer las convocatorias, estudiar las ofertas, efectuar pre-selecciones y recomendar a la Junta Directiva de COMPAU las adjudicaciones pertinentes, y
 - h) cumplir cualquier otra función que le sea encomendada por la Junta Directiva de COMPAU.
- 3.37 La descripción de labores del Director Ejecutivo del Proyecto constaría en el contrato de servicios que al efecto éste suscribiría con COMPAU. (Véase Capítulo V - Conclusiones y Recomendaciones). Las funciones básicas que corresponda desempeñar a los demás integrantes de la Unidad Ejecutiva, se incluirían asimismo en los contratos de servicio correspondientes.
- 3.38 En relación con la Auditoría externa se ha previsto que la Dirección de Vialidad presente al BID, dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio financiero, los estados financieros del proyecto de obras de acceso al puente, debidamente dictaminados por el Tribunal de Cuentas. En cuanto a la auditoría externa de COMPAU se ha previsto que la misma presente al BID dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio financiero, sus estados financieros debidamente auditados por una firma de contadores públicos independiente. (Ver capítulo de Conclusiones y Recomendaciones).

IV. JUSTIFICACION

A. Viabilidad técnica y financiera

- 4.01 El proyecto se considera técnicamente factible y su plan de financiamiento adecuado. Las estimaciones de costos del puente realizadas por los consultores han sido cuidadosamente revisadas y encontradas satisfactorias, al igual que las efectuadas por la Dirección de Vialidad para la ruta de acceso. Además, se ha incluido un 20% de los costos de construcción para cubrir imprevistos y dar un margen de seguridad para posibles incrementos de costos como resultado de la inflación interna y externa previsible durante el período de construcción del proyecto.
- 4.02 Como se ha indicado anteriormente, dada la magnitud de las obras a ejecutarse se considera necesario reforzar la capacidad técnica y administrativa de COMPAU mediante la creación de una Unidad Ejecutiva, encabezado por un Director Ejecutivo del Proyecto, con capacidad profesional y jerarquía adecuada. Esta Unidad Ejecutiva sería el enlace entre COMPAU y el Banco, los consultores y los contratistas a efecto de asegurar la ejecución satisfactoria del proyecto dentro del plazo previsto. Para tal fin se aumentaría el personal técnico, administrativo y financiero de COMPAU, sin crear cargos innecesarios y manteniendo siempre el propósito de que el organismo funciones con eficiencia y agilidad. Además, se prevé contar con los servicios de una firma consultora para la supervisión y dirección técnica de la obra y para la revisión de los diseños finales y de los documentos de licitación. Asimismo, se contrataría una firma de contadores públicos independientes para la formulación, implantación, puesta en marcha y supervisión del sistema contable de COMPAU como entidad ejecutora del proyecto.
- 4.03 En cuanto a la capacidad administrativa del MOP, se considera que con la experiencia adquirida en la administración de recursos externos para la ejecución de proyectos en el sector transportes, estará capacitado para administrar debidamente los recursos del préstamo que se propone. La capacidad técnica y administrativa de la Dirección de Vialidad, bajo la dependencia del MOP, es adecuada para atender sus actividades normales y para desempeñar las funciones que le correspondería en la construcción de la ruta de acceso del puente. Sin embargo, se ha considerado conveniente para la realización de la obra la contratación de los servicios de los planos y diseños definitivos, especificaciones y documentos de licitación, así como para efectuar la dirección y supervisión técnica de dicha ruta de acceso.
- 4.04 Tomando en cuenta el compromiso del gobierno uruguayo de asignar anualmente los recursos presupuestales requeridos para la ejecución del proyecto (Véase párrafo 3.15) y las proyecciones de ingresos y egresos del Fondo Nacional de Inversiones (subcuenta Inversiones del Ministerio de Obras Públicas) para el período

1970-1974 presentadas en el párrafo 3.16, se estima que se contará con los recursos locales suficientes para asegurar la oportuna ejecución del proyecto, al cual el Gobierno del Uruguay asigna alta prioridad.

- 4.05 Desde el punto de vista fiscal, un análisis de la situación y perspectivas del Uruguay, a la luz de las medidas de estabilización que ha venido adoptando el Gobierno desde 1968, permite afirmar que el prestatario tiene capacidad suficiente para generar el reducido aporte local que sería requerido para la ejecución del proyecto. La contribución nacional efectiva solamente representa el 28,3% del costo total del proyecto. Los recursos de Argentina que forman parte del préstamo del BID significan el 17,9% del costo del proyecto y los mismos, de acuerdo con las condiciones establecidas al efecto, han sido calculados como si fuesen aporte local, lo cual eleva el monto total de la contribución nacional imputada a 46,2%.

B. Justificación económica del proyecto

1. Zona de Influencia

- 4.06 La zona directamente beneficiada por la construcción del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué, comprende los estados brasileños de Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul, la República Oriental del Uruguay, y en la Argentina, la Provincia de Entre Ríos, el Sureste de Santa Fé y el Noreste de la Provincia de Buenos Aires.

2. Rentabilidad de las inversiones

- 4.07 Las obras propuestas para la construcción del Puente constituyen una facilidad para la integración regional de Argentina, Uruguay y Brasil. Los beneficios económicos de mayor importancia del puente son los derivados de los ahorros en los costos de transporte. Los costos operativos de gran parte de los buques y otras embarcaciones utilizadas actualmente para el transporte de cargas y personas entre el Uruguay y la Argentina, y la Argentina y Brasil son demasiado altos. El estudio efectuado por los consultores ha puesto en evidencia una explotación fuertemente deficitaria de las unidades que operan en el tráfico fluviomarítimo argentino-uruguayo y de cierto número de las que participan en el tráfico argentino-brasileño. Los fletes son, en numerosos casos, inferiores a los costos de transporte. No obstante, esos servicios continúan porque son subsidiados. El puente sería la solución más práctica y económica para ese problema.
- 4.08 Los beneficios económicos directos e indirectos del puente se han estimado según los ahorros que en tiempo y en costo de operación de los vehículos se obtendrían en el transporte de pasajeros y carga

por el puente (beneficios directos) y de los beneficios netos para la economía del Uruguay resultante de los gastos de turistas inducidos por el puente (beneficios indirectos) 1/. La tasa de retorno se ha estimado en 11,1%. Cabe destacar que en la estimación de los beneficios económicos del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué no se han incluido los beneficios que generaría el tráfico argentino-brasileño los cuales se asignaron al puente Paysandú-Colón.

- 4.09 El Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué posibilitaría la integración del sistema de transporte de Argentina, Uruguay y Brasil y traería además de los beneficios económicos directos e indirectos ya calculados, una serie de otros beneficios inherentes a proyectos de integración multinacional, tales como adelantos sociales, económicos y políticos.

3. Apreciación del CIAP sobre la situación económica del país

- 4.10 La apreciación del CIAP llevada a cabo en junio de 1970 da una favorable impresión del progreso económico logrado por el Uruguay durante 1969 y el primer trimestre de 1970.
- 4.11 El CIAP reconoció que la consolidación del reciente progreso en la estabilización de los precios fue de la más alta prioridad y que ella debería ser complementada con niveles más altos de inversión así como con políticas para estimular el desarrollo de los sectores productivos.
- 4.12 La delegación del Uruguay presentó al CIAP un nuevo plan de desarrollo de cinco años, el cual da la más alta prioridad a la promoción de exportaciones. Las proyecciones del plan muestran que el Producto Interno Bruto crecerá a un promedio anual de 5,0%, las inversiones aumentarán anualmente a 11,3% y las exportaciones se elevarán a 10,0% por año. Para lograr todo esto, el plan da prioridad al desarrollo de los siguientes sectores: agropecuario, exportación de manufacturas, energía, transporte y turismo.
- 4.13 El CIAP fue informado de los principales proyectos de inversión que podrían ser financiados por las instituciones internacionales de financiamiento, incluyendo el proyecto del puente bajo consideración, pero el Subcomité del CIAP no hizo mención específica realacionada con la prioridad del mismo.

1/ Para calcular estos beneficios indirectos se tomaron en cuenta las inversiones adicionales requeridas, hoteles y otras facilidades para el turismo inducido.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.01 El análisis realizado en los capítulos precedentes conduce a la conclusión de que el proyecto es viable desde los puntos de vista técnico, económico, financiero y jurídico. Por tanto, se recomienda el otorgamiento de dos préstamos a la República Oriental del Uruguay, hasta por el equivalente total de US\$4.800.000, según el siguiente detalle: uno por el equivalente de US\$3.600.000 con cargo a los recursos ordinarios de capital del Banco y el otro por el equivalente de US\$1.200.000 de los recursos argentinos administrados por el Banco, sujetos a las disposiciones que se establecen en las resoluciones respectivas, y a las siguientes condiciones que se incluirán en los contratos de préstamos, las cuales deberán cumplirse a satisfacción del Banco.

A. Antes del primer desembolso para las obras relativas al Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué, COMPAU deberá demostrar al Banco:

1. Que en los presupuestos del deudor y de la Nación Argentina correspondientes al año 1971 constan las partidas pertinentes para las contribuciones nacionales relativas a la construcción del Puente Internacional y que tales partidas se hallan disponibles para desembolsarse oportunamente.
2. Que ha contratado, en términos y condiciones satisfactorios al Banco, los servicios de (i) un funcionario como Director Ejecutivo del proyecto, con capacidad profesional, jerarquía y funciones adecuadas; (ii) una firma o firmas de contadores públicos independientes para la preparación, establecimiento, puesta en marcha y supervisión de su sistema de contabilidad; (iii) una firma de ingenieros consultores calificada para la supervisión de las obras del proyecto, de acuerdo con los procedimientos que se establezcan en el contrato de préstamo.
3. Que ha adquirido el terreno necesario para la ejecución del proyecto dentro del territorio uruguayo o ha recibido la autorización para expropiarlo, la cual deberá incluir la posibilidad de entrar en posesión inmediata del mismo.

B. Antes del primer desembolso para las obras relativas a la ruta de acceso al Puente Internacional, el deudor deberá presentar:

1. Una relación de las partidas presupuestarias que se asignarán a la Dirección de Vialidad para hacer efectiva durante el año 1971, la parte correspondiente de la contribución nacional para la construcción de la ruta de acceso al Puente Internacional.

2. Evidencia de que la Dirección de Vialidad ha contratado, de acuerdo con procedimientos aceptables al Banco, los servicios de ingenieros consultores calificados para la preparación de los planos y diseños definitivos, especificaciones y documentos de licitación, así como para efectuar la dirección y supervisión técnica de la obra.
3. Evidencia de que ha adquirido los terrenos necesarios para la construcción de la carretera o ha recibido la autorización de expropiarlos, la cual deberá incluir la posibilidad de entrar en posesión inmediata de los mismos.

C. Otras obligaciones

1. Respecto a las obras del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué:

- (a) Antes de proceder a la convocatoria a licitación de las obras del Puente Internacional, COMPAU someterá a la aprobación del Banco los planos finales de ingeniería y el correspondiente pliego de documentos de licitación.
- (b) A partir de 1972 y durante la ejecución del proyecto, deberá presentarse al Banco, dentro de los 30 días siguientes a la aprobación del presupuesto nacional, una demostración de que (i) se han efectuado las asignaciones a COMPAU que corresponden al deudor para la ejecución del proyecto durante el respectivo año; (ii) la Nación Argentina ha cumplido una condición similar correspondiente a su participación en la construcción del Puente Internacional.
- (c) Dentro de un plazo de 18 meses, contados a partir de la fecha del contrato de préstamo, COMPAU deberá presentar al Banco los planos, especificaciones técnicas y documentos de licitación para la construcción de las instalaciones accesorias destinadas a los servicios del control migratorio y sanitario, de aduana y de cobro de peaje.
- (d) COMPAU deberá comprometerse a mantener durante la vigencia del contrato de préstamo, las obras financiadas con recursos del mismo, siguiendo normas aceptables al Banco y de acuerdo con lo establecido en el Apéndice A de este documento.
- (e) El Banco podrá reconocer como parte de la contribución local los gastos efectuados por el deudor en la ejecución del proyecto, hasta por el equivalente de US\$370,000, con anterioridad a la fecha del contrato de préstamo, pero

después del 10. de enero de 1969, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los que se establezcan en los contratos de préstamos.

2. Respecto a las obras de la ruta de acceso al Puente Internacional:

- (a) La Dirección de Vialidad, antes de proceder a la convocatoria a licitación de las obras de la ruta de acceso al Puente Internacional, deberá someter a la aprobación del Banco, los planos finales de ingeniería y los documentos de licitación correspondientes.
- (b) El deudor deberá comprometerse a mantener a través de la Dirección de Vialidad, por lo menos, durante 10 años a contarse de la terminación de las obras financiadas con los recursos del préstamo, siguiendo normas aceptables al Banco y de acuerdo con lo establecido en el Apéndice A de este documento.

- 5.02 En los respectivos contratos de préstamo se hará constar la forma en que deberán ser auditados los estados financieros correspondientes a COMPAU y a la Dirección de Vialidad, teniendo en cuenta lo establecido en el párrafo 3.38 de este documento.
- 5.03 El contenido del Apéndice A de este documento deberá ser incorporado en forma substancial en un anexo de los contratos de préstamos.
- 5.04 Para el respectivo Fondo de Inspección y Vigilancia se destinará del préstamo de los recursos ordinarios de capital del Banco, la suma de US\$36.000.
- 5.05 En el préstamo que se otorgue con cargo a los recursos ordinarios de capital del Banco, se utilizará el equivalente de US\$1.180.000 en moneda de países no miembros, a los que corresponde aplicar la Resolución DE-49/62 modificada.

DESCRIPCION DEL PROGRAMA

(Anexo "B" del Contrato de Préstamo)

A. EL PROGRAMA

El Programa se divide en dos Proyectos

1. Proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzue.

Este proyecto consiste en la construcción de un puente sobre el Río Uruguay y sus viaductos de acceso, entre las localidades de Fray Bentos, Departamento de Río Negro (Uruguay) y Puerto Unzue, Provincia de Entre Ríos (Argentina), con una longitud de aproximadamente 5.4 Km. Los límites de la obra son los puntos identificados en el terreno mediante los mojones A₁ (Lado Argentino, Km. 0,4555) y U₁ (Lado Uruguayo, Km. 5,821), que distan entre sí de 5,36688 Km. El ancho de calzada es de 8,50 m. para permitir el tránsito de los vehículos en las dos sendas y además tiene dos veredas de 1,50 m. cada una para peatones.

La obra está dividida en los siguientes tramos:

- (a) Un vano principal sobre el canal navegable del Río Uruguay con una luz de 220 metros entre apoyos y una altura libre de 36 m. referida al cero de Fray Bentos;
- (b) Dos vanos contiguos al principal con luz de 145 m. entre apoyos;
- (c) 24 vanos secundarios, de 70 m. de luz entre pilas, correspondiendo 17 del lado argentino y 7 del lado uruguayo;
- (d) Dos vanos de transición, uno a cada lado, de 55 m. de luz entre apoyos;
- (e) Viaducto del lado Argentino constituido por 26 vanos de 41,05 m. de luz entre apoyos y un vano final de 40,52 m. de luz entre pila y estribo;
- (f) Obra de acceso (terraplén) entre A₁ 0,455 Km. y 2.07765 Km. del lado argentino y U₁ 5,486 Km. y 5,82188 Km. del lado uruguayo.

2. Ruta de Enlace del Puente con Carretera Troncal.

Este Proyecto comprende la construcción de 8 Km. de carretera de concreto asfáltico para interconectar el Puente Fray Bentos-Puerto Unzue con la red primaria del Uruguay, a través de la Ruta Nacional 2.

B. COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA

El costo total del Programa en territorio uruguayo se estima en el equivalente de US\$6.700.000, los cuales serían distribuidos en la siguiente forma:

COSTO TOTAL Y PLAN DE FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO
(En miles de US\$)

R U B R O S	P R E S T A M O D E L B I D						GOBIERNO URUGUAYO			RECURSOS ARGENTINOS	
	M O N E D A S D E U S O					TOTAL	GASTOS EN MONEDA LOCAL	GASTOS EN DIVISAS	TOTAL		
	E N D I V I S A S			EN MONEDA LOCAL							
	PARA GASTOS EN DIVISAS		PARA GASTOS LOCALES		TOTAL						
	DIRECTOS	INDIRECTOS									TOTAL
Bentos-Puerto Unzué 1/	845	808	1.653	1.297	2.950	650	3.600	125	1.092	1.217	763
Con puente 2/	545	674	1.219	1.096	2.315	549	2.864	-	-	-	573
de factibilidad e ingeniería (\$680.000)	-	-	-	-	-	-	-	-	340	340	-
es para supervisión construcción 2/	170	-	170	-	170	-	170	-	-	-	-
administración de COMPAU construcción 2/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85
os 2/	94	134	228	201	429	101	530	25	-	25	105
trucción	39	57	106	93	199	47	246	13	-	13	56
vacación de costos	55	67	122	108	230	54	284	12	-	12	49
cos	36	-	36	-	36	-	36	100	752	852	-
(Préstamo CO)	-	-	-	-	-	-	-	84	463	547	-
de compromiso (Préstamo CO)	-	-	-	-	-	-	-	16	87	103	-
a y vigilancia del BID	36	-	36	-	36	-	36	-	-	-	-
(Préstamo Recursos Argentinos)	-	-	-	-	-	-	-	-	202	202	-
ce del puente con carretera (ms.)	-	-	-	-	-	-	-	486	197	683	437
Con ruta	-	-	-	-	-	-	-	287	89	376	437
de factibilidad e ingeniería	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10	-
es para supervisión construcción	-	-	-	-	-	-	-	40	-	40	-
os	-	-	-	-	-	-	-	149	18	167	-
trucción	-	-	-	-	-	-	-	72	9	81	-
vacación de costos	-	-	-	-	-	-	-	77	9	86	-
(Préstamo Recursos Argentinos)	-	-	-	-	-	-	-	-	90	90	-
T O T A L	845	808	1.653	1.297	2.950	650	3.600	611	1.289	1.900	1.200
PORCENTAJE	12,6	12,1	24,7	19,3	44,0	9,7	53,7	9,1	19,3	28,4	17,

El proyecto del puente correspondiente a Uruguay.

representan el 28,3% del costo total de la respectiva partida.

ya efectuadas cuyo reconocimiento con cargo al aporte local se recomienda.

30.000 dólares de honorarios de la firma consultora para mejoramiento del sistema contable de COMPAU.

El financiamiento del Programa se realizaría aproximadamente conforme al siguiente esquema:

	<u>Monedas de Origen</u>				<u>Total</u>	<u>%</u>
	<u>Divisas</u>	<u>Moneda Local</u>	<u>Divisas</u>	<u>Moneda Local</u>		
Préstamo BID (CO)	2.950	650	1.653	1.947	3.600	53,7
Aporte Local	<u>1.200</u>	<u>1.900</u>	<u>1.289</u>	<u>1.811</u>	<u>3.100</u>	<u>46,3</u>
Gobierno Uruguayo	-	1.900	1.289	611	1.900	28,4
Préstamo BID (Recursos Argentina)	<u>1.200</u>	-	-	1.200	1.200	17,9
TOTAL	<u>4.150</u>	<u>2.550</u>	<u>2.942</u>	<u>3.758</u>	<u>6.700</u>	<u>100,0</u>
Porcentajes	61,9	38,1	43,9	56,1	100,0	

c) MANTENIMIENTO

A los efectos de asegurar un adecuado mantenimiento de la carretera y el puente que se financiaría con los recursos del BID, se seguirán las siguientes normas:

1. El propósito básico del mantenimiento será conservar la carretera y la estructura en todas sus partes componentes sustancialmente en las mismas condiciones en que se encontraban cuando fueron contruídos.
2. El plan anual de mantenimiento deberá ser sometido a la aprobación del Banco por lo menos tres meses antes del comienzo de cada año fiscal; e incluirá como mínimo los detalles de la organización responsable del mantenimiento, el personal encargado del mantenimiento, el número tipo y condición de los equipos destinados a mantenimiento; la localización y tamaño y condiciones de los locales de reparación, almacenamientos y campos de mantenimiento, etc.; el tipo de control que se usará para limitar el tamaño y peso de los vehículos que utilicen cada camino; el número de kilómetros de cada tipo de camino a ser mantenido y la localización de esos caminos, etc. Asimismo, deberá someterse al Banco el proyecto de contrato que se celebrará con el organismo responsable del mantenimiento.

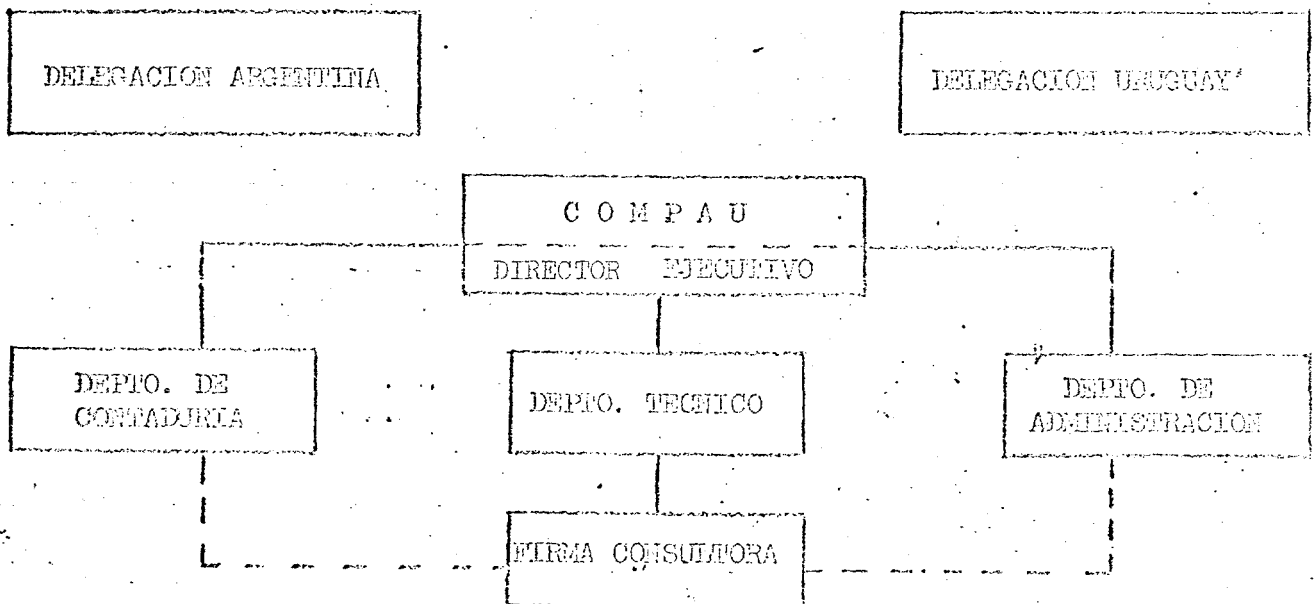
3. El plan de mantenimiento deberá señalar los fondos disponibles en el presupuesto de mantenimiento (con exclusión de las operaciones de mejora) para el año corriente e incluirá la cantidad a ser asignada en el presupuesto para el año para el cual el plan es sometido.
4. El plan incluirá también un informe acerca de las condiciones del mantenimiento, basado en un sistema de evaluación de suficiencia que deberá haber sido previamente sometido y aprobado por el Banco. Este sistema estará estructurado para proporcionar una calificación global de las condiciones de mantenimiento de la carretera, cuya calificación estará basada en una evaluación numérica de los distintos componentes, tales como pavimentos, paseos, cunetas, estructuras de drenaje, puentes, etc.
5. El Banco tendrá el derecho de inspeccionar periódicamente el puente y la ruta de acceso. Si llegara a determinarse por la inspección o por los informes que el mantenimiento se efectúa por debajo de los standards convenidos, el deudor deberá ejercer la acción necesaria para corregir totalmente las deficiencias.

COMISION TECNICA MIXTA DEL PUENTE ENTRE
ARGENTINA Y URUGUAY (COMPAU)

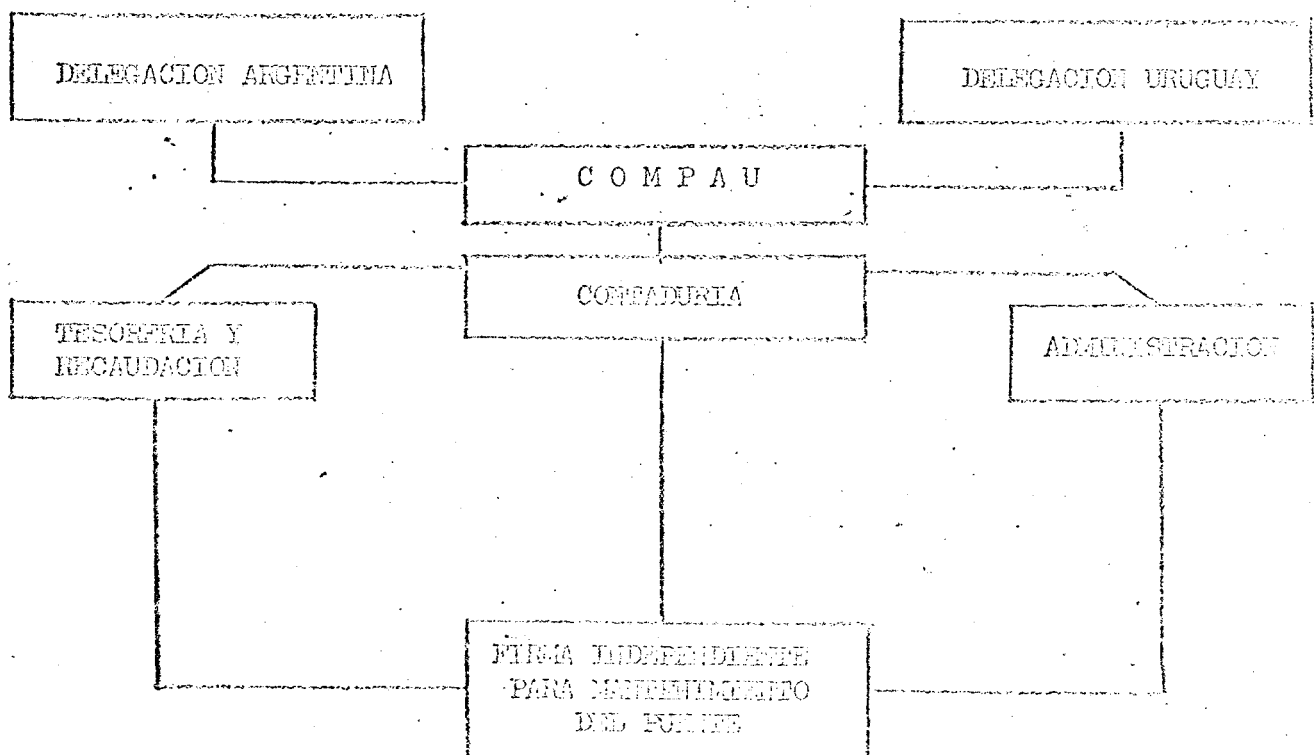
APENDICE "B"

ORGANIGRAMA PROYECTADO

(A) PERIODO DE CONSTRUCCION



(B) PERIODO OPERATIVO



APENDICE "C"

COSTO TOTAL DEL PUENTE FRAY BENTOS-PUERTO UNZUE

ENTRE ARGENTINA Y URUGUAY

(En miles de US\$ o su equivalente)

R U B R O S	COSTOS EN DIVISAS			Costos Moneda		%
	Direc- tos	Indi- rectos	Total	Local	TOTAL	
a) Construcción puente	2.017	2.643	4.660	7.485	12.145	64,9
b) Estudio de factibilidad e ingeniería	680	-	680	-	680	3,6
c) Consultores para supervisión construcción puente	600	-	600	-	600	3,2
d) Gastos de administración de COMPAU durante construcción	-	-	-	300	300	1,6
e) Imprevistos	350	529	879	1.424	2.303	12,3
- De construcción	148	265	413	697	1.110	5,9
- Por elevación de costos	202	264	466	727	1.193	6,4
f) Otros gastos	2.268	-	2.268	384	2.652	14,4
Intereses (Préstamo CO)	1.667	-	1.667	328	1.995	10,6
Comisión de Compromiso (Préstamo CO)	283	-	283	56	339	1,8
Inspección y Vigilancia del BID	116	-	116	-	116	1,0
Intereses (Préstamo Recursos Argentina)	202	-	202	-	202	1,0
T O T A L	5.915	3.172	9.087	9.593	18.680	100,0
PORCENTAJE	31,6	17,0	48,6	51,4	100,0	

COMISION TECNICA MIXTA DEL PUENTE ENTRE ARGENTINA Y URUGUAY
DELEGACION DEL URUGUAY

Montevideo, 15 de setiembre de 1970

7028946 SEP 21

Señor Gerente de Operaciones del
Banco Interamericano de Desarrollo
Don Joao Oliveira Santos
Washington, D.C.

De nuestra consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted para referirnos a la solicitud de nuestro Gobierno para la obtención de un préstamo destinado a cooperar en el financiamiento de la parte correspondiente a Uruguay del proyecto relativo a la construcción del Puente Internacional sobre el Río Uruguay, entre las zonas de Fray Bentos (Uruguay) y Puerto Unzué (Argentina).

El proyecto incluye la construcción de una ruta de enlace, de ocho kilómetros, del Puente con la red nacional de carreteras. La ejecución de las obras del Puente estará a cargo de la Comisión Técnica Mixta del Puente / entre Argentina y Uruguay, C.O.M.P.A.U., y la construcción de la ruta de enlace la llevaría a cabo la Dirección de Vialidad.

Sobre el particular, cúmplenos mani-

PRE
EVP
AUG
INT
PAD
OPS
LAD
PRA
FIN
TRE
NMC
TEC
ECO
ES
TAS
TRG

COMISION TECNICA MIXTA DEL PUENTE ENTRE ARGENTINA Y URUGUAY
DELEGACION DEL URUGUAY

//

festarle que el Gobierno, reiterando la asignación de la más alta prioridad a la ejecución de estas obras, ha tomado las medidas necesarias incluyendo los recursos de la contrapartida local, estimados en el equivalente de U\$S 1:894.000.==, en la Ley N° 13835, (Capítulo XXII - Fondo Nacional de Inversiones - Artículo N° 286), que fué promulgada por el Poder Ejecutivo con fecha 7 de enero de 1970.

Este monto incluye la suma de U\$S 340.000.== (fondo de pre inversión cuyo pago está efectuando directamente a los Consultores el Gobierno Uruguayo, como parte que le corresponde del costo del estudio de factibilidad del puente), por lo que el monto a prever en los presupuestos preventivos anuales es el equivalente a U\$S 1:554.000.== que se integra con la suma de / U\$S 942.000.== (gastos financieros del costo del proyecto) y / U\$S 612.000.== (parte del costo de construcción, imprevistos, etc.).

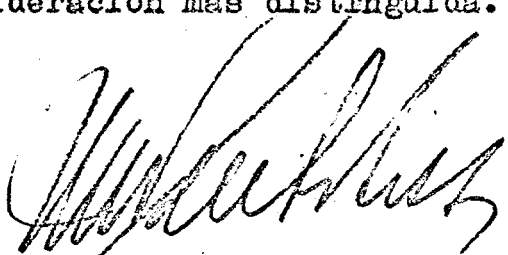
De acuerdo con el calendario de inversiones del proyecto, en el presupuesto preventivo de 1971, se asegurará el monto / por el equivalente de U\$S 64.000.==


Asimismo y hasta la completa ejecución del proyecto, en // el momento oportuno se darán los pasos necesarios para incluir en los presupuestos preventivos de los años siguientes las partidas correspondientes, las cuales se estima que no serían

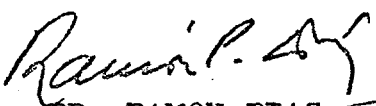
COMISION TECNICA MIXTA DEL PUENTE ENTRE ARGENTINA Y URUGUAY
DELEGACION DEL URUGUAY

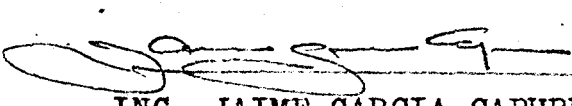
inferiores a los montos que se indican a continuación: 1972: U\$S 164.000.= ; 1973 : U\$S 630.000.= y 1974 : U\$S 696.000.=, valores que se refieren a la contrapartida local, ya que el préstamo gozará de cuatro años de gracia en las amortizaciones.

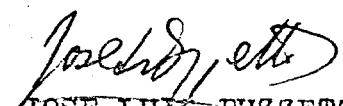
Saludamos al Sr. Gerente de Operaciones, con nuestra consideración más distinguida.


ARQTO. WALTER PINTOS RISSO
Ministro de Obras Públicas


DR. ARMANDO R. MALET
Ministro de Economía y Finanzas


DR. RAMON DIAZ
Director de la Oficina de
Planeamiento y Presupuesto


ING. JAIME GARCIA CAPURRO
Delegación del Uruguay
Secretario


ING. JOSE LUIS BUZZETTI
Delegación del Uruguay
Presidente

70/4472

U R U G U A Y

Se acompaña un resumen de las operaciones del Banco en
Uruguay al 31 de agosto de 1970.

5 de noviembre de 1970

URUGUAY

- 1) El BID ha otorgado al 31 de agosto de 1970, 20 préstamos a la República Oriental del Uruguay por un total de US\$ 84.683.000: 8 del Capital Ordinario, 10 del Fondo para Operaciones Especiales y 2 del Fondo Fiduciario de Progreso Social. Del total de los préstamos otorgados, 4 han sido parcialmente cancelados por un total acumulado de US\$ 2.498.014.

Se incluye a continuación un resumen del estado de los préstamos a esa misma fecha.

En miles de dólares

	<u>OC</u>	<u>SF</u>	<u>TF</u>	<u>TOTAL</u>
	Total	Total	Total	Total
	préstamos	préstamos	préstamos	préstamos
(1) Monto préstamos	38.838	32.847	10.500	82.185
(-) Saldo no desembolsado	<u>20.853</u>	<u>30.174</u>	<u>275</u>	<u>51.302</u>
Desembolsado	17.985	2.673	10.225	30.883
(-) Pagado por prestatarios	<u>6.845</u>	<u>320</u>	<u>472</u>	<u>7.637</u>
Pendiente	<u><u>11.140</u></u>	<u><u>2.353</u></u>	<u><u>9.753</u></u>	<u><u>23.246</u></u>

(1) Monto neto vigente, menos cancelaciones y reducciones.

URUGUAY

Expresado en miles de dólares - Neto

CAPITAL ORDINARIO

Fechas Resolución Contrato	No. del préstamo	Prestatario	Objeto	Monto	Desembolsado Cantidad	%	Pen -- diente
8/3/61 10/9/61	15	Rep. del Uruguay	Agua Po- table(1)	5.701	5.701	100	--
6/14/62 8/23/62	47	ANCAP	Ref.Pe-- tróleo y Cemento	4.587	4.587	100	--
11/15/62 3/ 5/63	57	Rep. del Uruguay	Carrete- ras (Ru- ta 26)	4.100	3.559	87	541
12/19/63 4/ 1/64	83	Banco República	Global Ind. (1)	3.000	2.450	82	550
6/10/65 8/19/65	117	Rep. del Uruguay	Agua Po- table	2.600	569	22	2.031
11/16/67 2/21/68	155	ANCAP	Fáb.Ce-- mento	5.000	1.107	22	3.893
11/29/68 12/20/68	170	Adm.Nac.Puertos	Amplia-- ción Puerto	9.350	12	--	9.338
3/ 5 /70 4/17/70	195	Banco República	Global Ind.	4.500 38.838	-- 17.985	-- --	4.500 20.853
				100.0%	46 %		54 %

FONDO OPERACIONES ESPECIALES

8/3/61 11/30/61	10	Frig.El Cerro	Frig.(1)	197	197	100	--
11/5 /64 31/9 /65	47	CONAPROLE	Prod.Lác- teos	3.600	1.155	32	2.445
6/10/64 8/19/65	57	Rep. del Uruguay	Agua Po- table	1.000	522	52	478
9/ 1/66 2/28/67	108	Banco República	Preinver- sión	1.500	89	6	1.411

FONDO OPERACIONES ESPECIALES

8/31/67 2/ 1/68	156	Rep. del Uruguay	Agua Po- table	4.400	541	12	3.859
11/16/67 2/21/68	157	ANCAP	Asisten- cia Téc.	1.000	154	15	846
11/29/68 12/20/68	199	Adm. Nac. Puertos	Asisten- cia Téc.	350	15	4	335
12/13/68 7/ 4/69	201	Rep. del Uruguay	Carrete- ras	14.800	--	--	14.800
3/ 5/70 4/17/70	250	Banco República	Global Ind.	1.500	--	--	1.500
7/23/70 --	265	Rep. del Uruguay	Educa- ción	4.500	--	--	4.500
				32.847	2.673		30.174
				100.0%	8%	--	92%

FONDO FIDUCIARIO

12/ 7/61 5/21/63	15	Intendencia Montevideo	Sist. Al cantarillado	2.500	2.500	100	--
9/20/62 5/21/63	43	Rep. del Uru- guay	Vivien- da	8.000	7.725	96	275
				10.500	10.225	--	275
				100.0%	97%	--	3%

(1) Monto neto vigente, menos cancelaciones.

3. Se incluye un breve comentario sobre cada préstamo del Sector Público, con operaciones lentas o que presentan algunas dificultades:

República Oriental del Uruguay - (117/OC-UR y 57/SF-UR) - Administra -
ción de las Obras Sanitarias del Estado - Agua Potable para Punta del
Este y zona adyacente. Se ha aprobado una prórroga de dos años en el
plazo final para desembolso de ambos préstamos, hasta el 19-VIII-72,
teniendo en cuenta que la iniciación de las obras sufrió considerables
atrasos, especialmente por el hecho de que la ratificación de los con
tratos pertinentes necesitó un período de 14 meses y, por inconvenien
tes en los trámites de licitación y adjudicación de obras. Además,
luego se agregaron como factores adversos conflictos laborales y difi
cultades con empresas contratistas. Ultimamente, aunque con ritmo po
co relevante, el proyecto evidencia mejores índices en su desarrollo,
considerándose que será posible concluirlo dentro del nuevo plazo
acordado.

República Oriental del Uruguay - (156/SF-UR) - Administración de las
Obras Sanitarias del Estado. Agua Potable para localidades del inte -
rior. También este préstamo ha acusado atrasos en su evolución, deri
vados de demoras en la licitación de obras y en dificultades adminis
trativas de OSE. Además, se han planteado algunas divergencias rela
cionadas con la aplicación de las disposiciones vigentes en materia
de margen de preferencia, a efectos de poder comprar la tubería de
asbesto-cemento necesaria para los proyectos. En principio, se ha
convenido con autoridades de OSE que dicha compra sería efectuada en
el mercado local totalmente con fondos propios por encima del aporte
previsto contractualmente, dejando así liberados los fondos que esta
ban destinados para ese fin y en su reemplazo se incorporaría el fi
nanciamiento de nuevas obras.

A tal fin, el prestatario nos ha hecho llegar una nueva Lista de Bie
nes y Servicios como así una solicitud de prórroga del plazo final
para desembolsos, por un período de dos años. La documentación se en
cuentra actualmente en estudio.

Banco de la República Oriental del Uruguay - (108/SF-UR) - Preinver -
sión. Este proyecto continúa desenvolviéndose en forma lenta, aunque
en los últimos tiempos es dable señalar una mejoría en la concerta -
ción de estudios de factibilidad. Algunos cambios y traslados de fun
cionarios dentro de los sectores del BROU que administran el proyec
to incidieron en el estancamiento que se ha observado en la concre -
ción de nuevos subpréstamos.

Administración Nacional de Puertos - (170/OC-UR y 199/SF-UR) - Mejoramiento y ampliación del Puerto de Montevideo y Asistencia Técnica para reorganización administrativa. Tras largas tramitaciones que obligaron a prorrogar durante un año el plazo para el primer desembolso, (15-VI-70), quedaron finalmente cumplidas las condiciones previas. Se está actualmente en la etapa de licitaciones de obras.

República Oriental del Uruguay - (201/SF-UR) - Ministerio de Obras Públicas. Ampliación y mejoramiento de carreteras. El Parlamento Uruguayo no ha ratificado hasta la fecha el contrato de préstamo. Con fecha 16-VII-70 el Ministro de Obras Públicas comunicó que fue aprobado por la Cámara de Senadores, pasando a consideración de la de Diputados. Se ha iniciado, aunque con gran lentitud, el cumplimiento de las condiciones previas para desembolsos.

Sector Privado:

Cooperativa Nacional de Productores de Leche - (47/SF-UR) - CONAPROLE. Ampliación industria lechera. El proyecto sigue avanzando a ritmo lento en razón, básicamente, de las dificultades financieras y de las deficiencias administrativas que el prestatario acusa. Dentro del primer aspecto influyen los altos adeudos oficiales como así el déficit de ingresos frente a los costos de producción, donde al no permitirse a CONAPROLE adecuar su precio de venta está acumulando pérdidas que sólo desaparecerán cuando el Estado las absorba.

Conforme a lo aprobado por el Comité de Coordinación, se ha contratado a un Consultor independiente, especialista en industria lechera, para que practique una evaluación general del proyecto, que permita determinar si el prestatario contaría con recursos financieros y técnicos como para proseguir el programa hasta su terminación integral o si, por el contrario, se haría necesario cancelar el saldo del financiamiento o ajustarlo y redimensionarlo en base a las reales posibilidades de CONAPROLE.