



“El Desarrollo Comercial del Río Uruguay”

Hacia la transformación de la Vía Navegable en una Hidrovía bajo una concepción de “Desarrollo Multidimensional”

Coordinador Técnico – Político:

Jorge Leandro SITTONI

Aporte Técnico – Profesional:

Capitán fluvial Hugo PÉREZ

Capitán Fluvial Héctor Osvaldo LOPEZ

Licenciada Alejandra FRANL

Indice

1	Introducción: Argentina y las Hidrovías para la Transformación y el Desarrollo	4
2	El Desarrollo del río Uruguay: Objetivos	6
2.1	Materiales y Métodos:	8
3	El contexto internacional, el Mercosur y la integración binacional argentino – uruguaya.....	9
3.1	La profundización de los procesos de integración regional	10
3.2	La Integración Regional Multidimensional.....	12
3.3	La importancia de la Educación en el Proceso de Integración Binacional Argentino – Uruguay	13
3.3.1	Integración regional bajo un modelo desarrollista y heterodoxo.....	14
3.3.2	El rol de las universidades en la paradiplomacia binacional	15
3.3.3	La importancia de la Educación Ambiental en clave regional.....	15
3.4	La cooperación transfronteriza en el marco del MERCOSUR y la paradiplomacia en el ámbito de la integración.....	17
3.5	La integración argentino – uruguaya con eje en el río Uruguay	19
3.6	Acuerdos recientes entre Argentina y la ROU: “el discurso y la foto”	20
3.6.1	El “segundo” relanzamiento del CODEFRO:	21
3.7	El Comité de Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay (ex Comité Hidrovía del Río Uruguay)	22
3.8	La Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU)	24
4	El inicio del proceso de Desarrollo Comercial del Río Uruguay: la “Década del 90”	25
4.1	La importancia del transporte fluvial de cargas	26
4.2	La integración de los sistemas portuarios binacionales.....	26
4.3	La importancia del puerto de Concepción del Uruguay para la Argentina	28
4.3.1	Las fortalezas y debilidades del puerto de Concepción del Uruguay: el “Polo de la Industria Naval Binacional”	29
4.3.2	El puerto de Concepción del Uruguay: el necesario estudio prospectivo.....	30
4.3.3	¿ Cual es el modelo de puerto propuesto para Concepción del Uruguay?.....	31
5	La Secretaría Municipal de Desarrollo Fluvial, Portuario y de la Industria Naval: el punto pivot de la CIUDAD – PUERTO.....	33
5.1	Alcances del proyecto de creación de la Secretaría Municipal de Desarrollo Fluvial, Portuario y de la Industria Naval.....	33
6	El rol de la Infraestructura en el proceso de Integración Regional: el dragado del río Uruguay	39
6.1	La provincia de Entre Ríos y el necesario cambio de su eje geopolítico: Encarnación – Concepción del Uruguay – Buenos Aires / Montevideo	40
6.2	Hacia un cambio cultural: “Vivir de frente a los ríos”	41
6.3	El dragado y desarrollo del Río Uruguay Medio.....	42

6.3.1 Balizamiento del río Uruguay Medio.....	44
6.3.2 Mantenimiento del dragado del río Uruguay Medio	45
6.4 Puerto de Liebig: el gran puerto argentino del río Uruguay Medio	45
6.5 Beneficios del dragado del río Uruguay Medio	48
6.5.1 Hacia el necesario equilibrio de la balanza fluvial argentina	49
6.6 Análisis comparativo de la propuesta de dragado del Río Uruguay Medio y el proyecto de la CARU para el río Uruguay Medio.....	49
6.7 Comparativa del proyecto CARU DE DRAGADO DEL RIO URUGUAY MEDIO con el propuesto en el presente Proyecto de Desarrollo Comercial	52
7 El turismo fluvial: la otra pata del desarrollo comercial del río Uruguay.....	53
7.1 Turismo Fluvial y “Desarrollo Local / Departamental”	54
7.2 Concepción del Uruguay: plantean proyecto ferro-fluvial turístico.....	55
8 La multimodalidad en el transporte y el rol del puerto de Concepción del Uruguay y su rol como “By Pass Logístico Portuario - Ferroviaria Regional” entre Montevideo (ROU) con Enarnación (PY)	56
8.1 Ferrocarril Urquiza: situación logística actual. Importancia en la operatoria	58
8.2 El modo rodoviario (camión) en el tramo Montevideo – Encarnación – Asunción	60
8.3 Detalle ramal línea Urquiza – Mesopotamia Argentina	61
9 La integración sociolaboral fluvial con base en el Río Uruguay	62
9.1 La importancia del nuevo sindicalismo fluvial: la “Teoría de la Bicicleta” aplicada al Desarrollo Multidimensional del Río Uruguay	62
9.2 La ausencia de los trabajadores fluviales en los procesos de integración binacional.....	64
9.3 El antecedente más cercano de la integración laboral fluvial binacional: el dragado en los ríos Uruguay y Canal Martín García	65
9.4 Una propuesta para la integración sociolaboral fluvial argentino - uruguaya.....	66
9.5 La integración de los Patrones Fluviales ARG – URU: “El sistema 1 + 1”	67
9.5.1 Cuadro comparativo del tratamiento que la República Argentina y la República Oriental del Uruguay le otorgan al servicio de practicaaje / baquía en los denominados “Ríos de la Integración Binacional”	68
9.6 Ideas guías en materia de integración sociolaboral fluvial en el Río Uruguay.....	69
10 Bibliografía.....	71

1 Introducción: Argentina y las Hidrovías para la Transformación y el Desarrollo

La problemática fluvial de la República Argentina se inscribe en el marco del proceso de integración Mercosur. Desde el punto de vista del transporte fluvial, nuestro país comparte la administración por vía diplomática de cinco vías navegables estratégicas: los ríos Paraná, Paraguay, Del Plata, Uruguay y Alto Paraná.

En materia naviera, los argentinos navegan en un problema complejo, si de Marina Mercante Nacional se trata; es que la complejidad surge al tener conformada como partes de un mismo cuerpo a la “Marina Mercante Fluvial”, otra “Marina Mercante de Ultramar” y una tercera “Marítima Mercante de Cabotaje Patagónico”¹.

Así las cosas y abordando la problemática fluvial de los argentinos, **la misma debería ser analizada y abordada en “Clave Regional”** dado que las cinco vías navegables señaladas en el primer párrafo son compartidas no solo geográficamente sino que, además, a través de tratados internacionales en cuanto a su administración y manejo.

En el caso de la vías navegable Paraná - Paraguay mediante un tratado internacional que involucra a cinco países – Argentina, Paraguay, Bolivia, Brasil y Uruguay-, el Alto Paraná, por su parte, entre nuestro país y los paraguayos y los ríos de la integración binacional argentino – uruguayo, Uruguay y De La Plata.

Afirmamos que **la problemática fluvial de Argentina debería ser estudiada en “Clave Regional” desde la perspectiva en que la CEPAL concibe a la “Integración Regional”**: como un *“proceso multidimensional, cuyas expresiones incluyen iniciativas de coordinación, cooperación, convergencia e integración profunda, y cuyo alcance abarca no solo las temáticas económicas y comerciales, sino también las políticas, sociales, culturales y ambientales”*.

Si aplicáramos el alcance de este concepto al desarrollo de las vías navegables en las que está involucrada la República Argentina podríamos afirmar que para que dichos ríos puedan ser considerados, desde una mirada desarrollista, como “Hidrovías”; la operatoria naviera - fluvial tendría que experimentar un salto cualitativo. Es decir, **superar el concepto de desarrollo económico y adentrarse, además, en el plano social, educativo, de infraestructura, ambiental, turístico y laboral fluvial, entre otros.**

Una hidrovía no solo debería ser un río en óptimas condiciones de ser navegado comercialmente con una adecuada profundidad, balizamiento y ayudas a la navegación en funcionamiento pleno sino que, además, debería ser capaz de permitir la ejecución de proyectos regionales en el

¹ Pensamiento y análisis del licenciado José Mazondo que estudió la problemática de la Marina Mercante de la República Argentina denominada “Argentina y sus tres marinas mercantes”.

campo educativo, de la salud y un mejor aprovechamiento de las potencialidades productivas regionales.

El desafío consistiría en superar el concepto unidimensional que une al río con la actividad estrictamente comercial; **esto implica superar el viejo concepto de río/comercio, típico de una concepción unidimensional y dar un salto cualitativo para que las vías navegables puedan ser consideradas como “Hidrovías”**. Por supuesto, esto conlleva la necesidad de recurrir a una concepción multidimensional que tenga en cuenta a la producción, el transporte, el medio ambiente, la cultura, lo sociolaboral fluvial y cuestiones tan importantes como debe ser la socialización de la riqueza.

Como acertadamente señalan desde el “Banco de Desarrollo de América Latina”², **“un desarrollo armónico y sostenible de las hidrovías acelerará y profundizará los procesos de integración ya existentes entre países y de la región suramericana en su conjunto”**.

De esta forma y siguiendo estos lineamientos, **se haría necesario concebir que una “Hidrovías” para ser considerada como tal, debería tener que contener dentro de sí, tres aspectos fundamentales: Político - Sociales, Económicos y Ambientales.**

El aspecto Político - Social implica tener Nuevas fuentes de ingresos y empleos; Aumento del PBI y su impacto social; Mayor desarrollo educativo y en Sistemas de salud, Fortalecimiento de la Integración Transfronteriza

En lo que se refiere **al aspecto Económico**, debería tener que alcanzar el concepto de Mejoramiento de la competitividad; Generación de economías de escala; Reducción de costos logísticos y fletes; Mejor inserción internacional y acceso a nuevos mercados y Nuevos polos de desarrollo.

En tanto que en **cuestiones Ambientales**: Menor contaminación; Transporte más seguro; Bajo índice de accidentes; Bajo consumo de energía y combustibles; Menor polución y ruido generado; Menor congestión del transporte

Así las cosas, el desafío consistiría en cómo lograr que, abordando esta problemática en “Clave Regional”, se pueda dar un salto cualitativo para que un río / vía navegable sea considerado “Hidrovías”. **Es aquí adonde entra en juego, en acción, la denominada “Clave Política”,** lo que conlleva que la República Argentina instale a través de su administración gubernamental **una serie de Políticas Públicas, las que deberían tener un sesgo heterodoxo, desarrollista, profundamente cristiano que valoricen al ser humano, que tengan al cuidado del ambiente fluvial y costero como una prioridad**; así, finalmente, lograremos que las vías navegables – los ríos - devengan en “Hidrovías”, **así se habrá logrado lo que debería ser un gran objetivo nacional: que el desarrollo de las Hidrovías de Argentina, constituyan una Política de Estado.**

² “Hidrovías para el Desarrollo y la Integración Suramericana” Banco de Desarrollo de América Latina. Autor: Rolando Terrazas. Impreso en Bogotá, Colombia, en Julio de 2016.

2 El Desarrollo del río Uruguay: Objetivos

El Desarrollo de la Hidrovia del Río Uruguay surge ante la necesidad de mejorar el sistema de transporte de la región debido al incremento del comercio en la misma y a la gran potencialidad de oferta de productos de la región hacia los mercados internacionales; situación que se vio potenciada luego, con la creación del MERCOSUR.

Atento a ello, y en razón de la enorme potencialidad del Río Uruguay como vía fluvial de múltiples usos, como así también como puente de verdadera integración regional entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina, es que el Desarrollo Comercial del Río Uruguay debería formar parte de la agenda de las políticas de estado³ a aplicar en el corto, mediano y largo plazo.

Este proyecto propone facilitar la navegación y el transporte fluvial comercial, mediante el establecimiento de un marco normativo que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de las operaciones y que facilitará y permitirá el acceso, en condiciones competitivas, a los mercados de ultramar.

Este corredor de la Hidrovia permite dar acceso a amplias zonas productivas y agrícolas del interior de Uruguay, Brasil, Bolivia, Paraguay y Argentina, a los puertos del Río de la Plata, y, desde allí, canalizar la carga hacia los mercados de exportación.

Objetivos inmediatos

- Mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema “Hidrovia Río Uruguay” consistente en el dragado, balizado y el mantenimiento de ambos, hasta alcanzar un óptimo de utilización operativa durante las 24 horas y los 365 días del año.
- Adaptar, redimensionar la flota y mejorar la infraestructura de los puertos allí emplazados, acorde a los requisitos actuales de intercambio comercial en el área de influencia.
- Institucionalidad y gestión: fomentar políticas y normas para hidrovías, apoyar el fortalecimiento de la institucionalidad, modelo institucional regional, promover un sistema de gestión de hidrovías.
- Diseñar un sistema propio del transporte fluvial, impulsar proyectos portuarios y zonas logísticas, apoyar procesos previos de licitaciones y la articulación con otros modos de transporte (la Multimodalidad).
- Tecnología, capacitación, información: incentivar la industria naval fluvial, promover un sistema de información integral, capacitación “aprender haciendo”
- Sostenibilidad ambiental y social: apoyar acciones para afectar lo menos posible al río, buscando un manejo comercial sustentable y amigable para el medio ambiente.

³ Política de Estado: es aquella que surge del acuerdo de todo el arco político y que se lleva adelante, independientemente del color político que le toca girir los destinos del Estado.

- **Solicitar el dragado del Río Uruguay Medio, hasta Concordia**, como una forma de permitir que cada estado parte del Tratado del Río Uruguay pueda contar con su propio sistema portuario; favoreciendo, además, la integración entre ambos.

- **Debatir la necesidad de incorporar a Brasil a la Comisión Administradora del Río Uruguay** y con ello, a todos aquellos organismos que conforman la “paradiplomacia” binacional. Dicho país, debería ser incorporado por ser un socio estratégico de gran importancia en la región.

Para alcanzar los objetivos, debemos actuar en dos aspectos principales relacionados con el transporte hidroviario:

- los operacionales (transporte y otras operaciones logísticas)
- los vinculados con el mejoramiento o adecuación de la infraestructura (vía fluvial y terminales)

El área de influencia de la HIDROVIA RIO URUGUAY constituye una región de gran valor estratégico a saber:

- Sus potencialidades económicas,
- Variedad morfológica y climática,
- Riqueza en materia de biodiversidad,
- Calidad de los suelos,
- Recursos hídricos,
- Capacidad en materia de infraestructura portuaria,
- Potencialidad productiva,
- Disponibilidad energética,
- Diversidad cultural
- Zonas Francas en su área de influencia

Desde el punto de vista ambiental, el transporte hidroviario requiere un menor consumo de energía por carga (eficiencia energética) y, en el caso particular de la HIDROVÍA RIO URUGUAY un mínimo de intervenciones en el río (dragado de mantenimiento), debido a sus condiciones naturales de navegabilidad.

Su situación geopolítica de privilegio en el Cono Sur, la convierten en una región muy apta para la planificación de estrategias alternativas de desarrollo sustentable.

El abaratamiento de los costos de transporte y la modernización portuaria previstos en un “Programa de Desarrollo y Transformación” a mediano y largo plazo, que deberá ser gestionado por la “**Comisión Administradora del Río Uruguay**” (**CARU**), más las oportunidades de crecimiento económico, hacen de la ejecución del mismo, un factor decisivo en el desarrollo integral de la región.

La HIDROVÍA RIO URUGUAY debe ser un Programa definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial a los largo del sistema hídrico del mismo nombre.

Palabras Claves:

Río Uruguay – Desarrollo Comercial - Integración Multidimensional

2.1 Materiales y Métodos:

El trabajo de Investigación que se realizó es una investigación de tipo documental, en el que se analiza la integración binacional argentino – uruguaya y, particularmente, la que surge a partir del dragado del río Uruguay hasta el puerto de Paysandú y el consecuente desarrollo comercial de dicha hidrovía. Asimismo, se analiza los beneficios fluvio – portuarios que la República Oriental del Uruguay ha conseguido con esta obra de infraestructura fluvial y la necesidad de extender dicha operación hasta la represa de Salto Grande. En tanto que se aborda con una visión prospectiva las potencialidades que surgen para la República Argentina con la posibilidad / necesidad de extender el dragado y el balizamiento del río Uruguay hasta el puerto de Concordia.

La presente investigación se realizó efectuando consultas bibliográficas, de revistas especializadas, entrevistas y relevamiento de documentos; siguiendo los parámetros de la metodología cualitativa, orientada al proceso, de manera inductiva y teniendo en cuenta una concepción global de los fenómenos que atraviesan la cuestión a analizar.

3 El contexto internacional, el Mercosur y la integración binacional argentino - uruguaya

El contexto mundial indica que ya no existe un mundo unipolar, regido por el pensamiento y las decisiones de una sola potencia dominante; estamos asistiendo a nivel mundial a una integración multipolar, regido por los grandes estados continentes y por bloques regionales . Entre los primeros tenemos a Estados Unidos, Rusia, China, India y, en segundo término, por las asociaciones de países reunidos en torno a procesos de integración regional: a la Unión Europea y el Mercosur, entre otros.

En tal sentido, podemos distinguir como el “Bloque Rojo”, integrado por dos grandes estados continentes – Rusia y China- más Corea del Norte, que trabajan mancomunadamente; en tanto que el resto de los estados continentes interactúan con los bloques regionales.

En este contexto, podemos afirmar que el mundo presenta una permanente interacción, siguiendo un razonamiento, en cuanto a la Relaciones Internacionales, signado por el apotegma que dice que **“la política exterior es la política de los intereses”**.

Es en este contexto internacional que se produce una interacción birregional - por el momento - dado que se espera la incorporación de Brasil al Tratado del Río Uruguay; si se construyera la esclusa en la represa de Salto Grande que haría navegable dicha vía navegable hasta Apóstoles, Misiones; vinculando comercialmente al sur de Brasil y al este de Paraguay.

Así las cosas, la gran fortaleza del Mercosur reside en el entendimiento político suscitado entre Argentina y Brasil - países fundantes del bloque regional en 1991 -, para relanzar el proceso de integración regional, y en su intención de recrear un espíritu de bloque.

Los arquitectos del Mercosur entendieron que dicho proceso de integración regional es una propuesta para enfrentar con fuerza, con estrategia política y económica a corto, mediano y largo plazo al violento embate de la globalización. Es que las naciones del Cono Sur no contarían con ninguna opción posible sino es uniéndose en torno a un mercado común y con políticas comunes.

En consecuencia, **se presenta un escenario en el cual se consolida diplomáticamente el Mercosur o los países miembros de este bloque regional quedarán afuera de las grandes decisiones del mundo.**

Tal decisión la tienen quienes nos gobiernan, creándose una disyuntiva: o miran con visión estratégica y permiten que seamos una de las principales potencias mundiales como región económico-política, o se quedan en una visión pequeña y egoísta, poniendo el riesgo e hipotecando el futuro de la generación actual y el de las próximas generaciones.

Otra fortaleza del bloque regional Mercosur radica en el hecho de que los países que integran el Mercosur, tienen una posición de privilegio con respecto a otras regiones del mundo, son los principales productores de materia prima que sustenta la alimentación del resto del mundo.

3.1 La profundización de los procesos de integración regional

Hasta el momento, el Mercosur sólo ha demostrado avances en materia comercial, existiendo en el plano político social, falencias y asimetrías. La situación actual del proceso de integración regional se encuentra tal como señalara Alberto Methol Ferré, *“en América Latina necesitamos que los pensadores renueven los estudios de filosofía política y que eleven el proceso de integración del plano más bien pragmático en que ahora se desenvuelven, al de las grandes ideas rectoras que deben presidir su institucionalización. La integración requiere la formulación de una ideología sustantiva que dé organicidad a las instituciones e instrumentos jurídicos, políticos, económicos y culturales que deben de crearse para orientar el proceso de tránsito de la organización de tipo nacional a la de alcance de tipo regional. Muy poco – o casi nada – hacemos en esa dirección”*⁴.

Argentina y Brasil, por tamaño, por condición, preparación de sus recursos humanos y por decisión política de sus presidentes, deberían de estar tomando la iniciativa y liderando el proceso de integración regional, en principio, con base en las relaciones económicas, quedando como una materia pendiente cuestiones de orden sociolaboral, cultural, políticas y ambientales, entre otros.

Ello implica dejar de lado algunas cuestiones particulares y privilegiar la unidad; negociar, y establecer pautas comunes que beneficien a la región como un conjunto, comenzar a pensar de una manera distinta, no como individualidad, sino como bloque.

Por eso, **se hace necesario constituir y consolidar un Parlamento del Mercosur**, que tenga peso propio, que decida los destinos, que plantee la visión estratégica que se necesita para crecer ante el resto del mundo, y lograr políticas comunes, para el desarrollo económico, cultural y social de sus pueblos.

Crear un bloque regional conlleva un gran desafío: mantener el equilibrio, tal como ocurre con la Unión Europea. El objetivo fijado, debería ser que en el año 2030 nuestra región Mercosur y los países que la integran seamos autosuficientes, que los problemas sociales que hoy enfrentamos prácticamente desaparezcan, que la educación y la alimentación sean algo normal y natural en todos nuestros habitantes, eso traerá verdadera justicia social a nuestros pueblos.

Si se parte del supuesto que en la construcción del MERCOSUR se necesitan nuevos consensos regionales de los que deberán participar fuerzas que actúen en un sentido vertical descendente como vertical ascendente propiciando así tanto la integración desde arriba (top-down) como la

⁴ Los Estados Continentes y el Mercosur. Alberto Methol Ferré. Editorial HUM. 2da Edición Junio 2015.

integración desde abajo (bottom up), es decir, la integración desde el ciudadano y desde las autoridades políticas más cercanas al ciudadano, como son los municipios.

De ésta forma, las unidades subnacionales cuentan con una mayor capacidad de “*responsiveness*” frente a las preferencias expresadas por la ciudadanía y, en este sentido, las ciudades pueden convertirse en un elemento esencial en la aglutinación de los intereses pro-integracionistas desde abajo, como podrían ser las ciudades – puerto de la vera del río Uruguay.

Como se ve, a partir de éstas prácticas de la cooperación transfronteriza binacional argentino – uruguaya, surge la posibilidad de que se conviertan en importantes instrumentos en el ámbito del desarrollo económico local: las áreas de frontera suelen ser periféricas respecto a sus centros nacionales y a veces se ven afectadas negativamente por las políticas de los propios Estados o dejadas de lado entre las prioridades de los procesos de integración regional.

Por ello, estas prácticas, **tal como ocurre con el “Desarrollo Comercial del Río Uruguay”, en el marco de la necesidad de que el río y su relación con los territorios vinculados al mismo, tomen forma de “hidrovía”, la posibilidad de crear “nuevas centralidades” a escala transnacional, complementando muchas funciones localizadas tradicionalmente en el centro de los respectivos países.**

La cooperación transfronteriza con eje en el río Uruguay es un instrumento político clave para el desarrollo económico y social, la gobernabilidad democrática y la inserción económica internacional.

En este proceso, **surge la necesidad de articular la Integración Regional con el Desarrollo Local**, lo que pone de manifiesto la urgencia de crear áreas capaces de promover procesos convergentes de desarrollo, tanto en el plano institucional como propiamente económico.

La agenda de la cooperación transfronteriza basada en “issues systems”, como la protección del medio ambiente o la promoción de cadenas productivas transnacionales o el mismísimo “Desarrollo Comercial del Río Uruguay” permiten la participación de los gobiernos nacionales en la agenda de integración (macro integración) y ha estimulado la acción de los gobiernos subnacionales, como Argentina y el Uruguay en el ámbito de una micro integración.

Estos procesos muestran la necesidad de avanzar sobre la integración regional fortaleciendo los territorios subnacionales y que las lógicas “de arriba abajo” y “de abajo a arriba” no son excluyentes.

Las áreas fronterizas, prioritarias en los procesos de cooperación territorial e integración regional, pueden articularse con base en su **relevancia económica** (conectividad física, corredores productivos o comerciales), **relevancia política** (seguridad democrática), **relevancia social** (inclusión y cohesión social), **relevancia cultural** (identidad integracionista) y **relevancia ambiental** (gestión de recursos naturales y bienes públicos compartidos).

En razón de ello, es que avanzar en el Desarrollo Comercial del Río Uruguay debería ser parte de la agenda diplomática de ambos estados – República Argentina y República Oriental del Uruguay -, los que deberán llevar adelante un programa que contemple políticas de estado nacionales y regionales.

3.2 La Integración Regional Multidimensional

“Los seres unidimensionales solo ven rayas, donde hay personas”⁵

Según Rubén Cortina- Alberto José Robles, existe *“una tendencia a parcializar los procesos de integración, según las tendencias que adopta. En este sentido se ha puesto acento en los procesos de integración económica”⁶*.

No obstante ello, señalan estos autores, *“la economía es un proceso social complejo, que solo académicamente se presenta en estado puro. Todos los sistemas sociales están interconectados por múltiples canales. Un fenómeno económico genera, instantáneamente, fenómenos jurídicos, culturales, laborales, etc.”*

Por ello, entienden que *“es indispensable visualizar el proceso integrador como un proceso social, en el sentido amplio de la palabra como un proceso abarcativo, complejo que salta permanentemente de un campo social a otro. Por ello, en la Integración Regional es indispensable adoptar un método de estudio capaz de registrar el carácter multidimensional del proceso integrador y las conexiones inter-dimensionales.”*

En el Mercosur, cuando se analiza la Dimensión Económica, todo se restringe a cuestiones de comercio, de finanzas y de moneda; sin embargo, se soslayan aspectos económicos claves como el empleo, el trabajo y la pobreza.

En consecuencia, cuando a una realidad multidimensional se la analiza desde una perspectiva unidimensional, no se la puede ver ni valorar adecuadamente.

⁵ “El Universo” Carl Sagan. University Press Cambridge. 1997.

⁶ “Mercosur, Integración y Sociedad de Trabajo” Rubén Cortina – Alberto José Robles. Corregidor. 2006.

3.3 La importancia de la Educación en el Proceso de Integración Binacional Argentino – Uruguay

Entre los arquitectos del proceso de integración binacional, nacido a partir de 1989, que tenía como escenario al río Uruguay y a diferentes actores políticos y sociales de Paysandú y Concepción del Uruguay, quienes trabajaron silenciosa y prolíficamente, imperaba el concepto de que *“es la rigidez de la Historia la que ha sido doblegada por el hombre, que es la historia en movimiento”, en la inteligencia que se debía analizar la integración regional con una visión prospectiva, con base en la historia y la cultura en común pero con una mirada en los escenarios futuros que se presentan a partir de la integración binacional entre dos países hermanos”*.

En este contexto, **hay coincidencia de que la educación constituye el basamento que, más allá de los tratados y de toda formalidad oficial, sostendrá en el futuro la construcción de sociedades más justas y más apegadas al cuidado y la preservación del medio ambiente en general, y del río Uruguay, en particular.**

Lo fue en los comienzos, en la visión de Manuel Belgrano, de José de San Martín, de Monteagudo, de Artigas y de Bolívar, en la pluma de Simón Rodríguez, de Andrés Bello y de Sarmiento; solo algunos nombre para dar cuenta de la enorme potencia que nos impulsa desde el fondo de la historia y a la vez de la gran responsabilidad que conlleva ser herederos de un pasado tan ilustre en hombres, mujeres y en sus luchas independentistas.

La educación, en todos sus niveles y dimensiones, constituye un sostén del proceso de integración regional y, al mismo tiempo, la unidad es condición de posibilidad para superar los desafíos que aún persisten en los sistemas educativos de América del Sur porque si no se consolida el Mercosur, quedaremos afuera de las grandes decisiones del mundo.

En consecuencia, la integración en el terreno educativo en la región constituye un paso fundamental para nutrir las bases de un proceso integrador en lo que compete a dos cuestiones clave:

- la promoción de un modelo de desarrollo regional productivo e inclusivo y
- la formación de una cultura integracionista y de participación ciudadana.

En tanto que **la Educación Ambiental debería ser la herramienta a través de la cual se promovería la toma de conciencia personal y colectiva inmersa en la heterogeneidad cultural de cuidar y preservar al río Uruguay como un punto de partida para el cuidado del medio ambiente de toda la región.**

La Integración Educativa permite formar e informar a los/as niños/as y jóvenes sobre la región de manera multidimensional y contribuir, de esta manera, a la construcción de una identidad común.

La identidad regional, entonces, se funda sobre las identidades nacionales, respetando la diversidad y resaltando la comunidad de valores, ideas y tradiciones compartidas.

Asimismo, por medio de los procesos socioeducativos se gesta la necesaria conciencia ciudadana para la participación en las instancias de deliberación política de los procesos de integración y es allí adonde se debe tener presente la preservación del río Uruguay.

El conocimiento sobre los asuntos regionales y la conformación de una visión común tienen un potencial transformador para acompañar y profundizar el modelo de integración regional productivo, con inclusión social y con el cuidado del río Uruguay como premisa.

Todo proceso de integración concebido como herramienta al servicio del desarrollo integral de los pueblos requiere, como condición de posibilidad y durabilidad, que sean estos últimos los que sostengan la unión.

Sin un sustento social y educativo, la integración regional se reduce a una expresión de intereses sectoriales o corporativos. Es necesario sostener un paradigma de calidad integral que surja de la valoración del trabajo docente en equipo, la escuela y su articulación con el modelo de país y región.

La integración de la educación es vital para la formación de una cultura integracionista, ya que por medio de los procesos socioeducativos se transmite el acervo cultural, respetando la diversidad y resignificando la historia, por medio de la construcción de un relato compartido.

3.3.1 Integración regional bajo un modelo desarrollista y heterodoxo

Los trabajadores de la educación deben sentirse más involucrados, avanzar hacia una integración profunda, es decir, colocar una nueva agenda sobre la mesa. Se están produciendo transformaciones continuas, las que pueden pasar inadvertidas para la mayoría de la gente, que nos deberían conducir a reflexionar sobre cómo la integración binacional será parte cada vez más importante de nuestras vidas; sobre cómo nos afectará y cambiará nuestra existencia, por lo que debemos prepararnos, capacitarnos y llevar al debate público, a gran escala, una realidad que nació en los sesenta y se quedó para contribuir al engrandecimiento de los pueblos latinoamericanos.

La educación, la cultura, los lazos sociolaborales debieran ser las bases de la integración binacional argentino – uruguayo, evitando caer en una visión estrictamente economicista. Anteriormente y mucho tiempo antes, cuando argentinos y uruguayos formábamos parte de una sola nación, José Gervasio Artigas hizo un llamamiento para que “*sean los orientales tan valientes como ilustrados*”, fijando de ésta forma la importancia de la educación en el proceso independentista latinoamericano.

En cuanto a la necesidad de utilizar a la Educación Ambiental para despertar en la sociedad una conciencia medioambiental del río Uruguay para que el mismo no solo sea pensado para el esparcimiento es que se hace necesario desarrollar un proceso educativo tendiente a lograr una toma de conciencia de la relación de interdependencia entre el hombre y el río Uruguay, porque plantea la necesidad de desarrollar un sentimiento de pertenencia, donde las estrategias pedagógicas, conducirán a conocer el propio entorno, a construir y transformar el ambiente en forma sustentable, lo que está en relación directa con la conservación del “Río de los Pájaros”.

3.3.2. El rol de las universidades en la paradiplomacia binacional

En el proceso de fortalecer las capacidades proyectuales y de gestión de los actores locales hacen del diseño de cursos de formación y capacitación así como de estrategias de “aprender haciendo” (*learning by doing*), un catalizador importante de las demandas socioterritoriales, a la vez que se arraigan las capacidades locales a través de la formación de recursos humanos municipales.

Aunado a lo anterior, se debe considerar que en aquellos territorios en donde se cuenta con la presencia de una universidad o centro de investigación y estudios, la articulación universidadmunicipio genera un espacio o comunidad de aprendizaje e innovación que permite la creación de nuevos conceptos e instrumentos operativos que propenden a la integración fronteriza.

Territorialmente se arraiga la Investigación, el Desarrollo y la Innovación (I + D + i) en el MERCOSUR.

Como se observa, **el proceso de cooperación transfronteriza** ha evolucionado por fenómenos inducidos producto de la dinámica de la cooperación internacional, que de la mano de la diplomacia estatal podría generar el marco institucional propicio para que esta iniciativa se relanzara y por la permanente acción de universidades y centros de estudio: **la historia y las pautas culturales de los orientales – entrerrianos y uruguayos –, que han nacido y que conviven sobre la costa del río Uruguay que más que separar, los hermana.**

3.3.3 La importancia de la Educación Ambiental en clave regional

La República Argentina y la República Oriental del Uruguay, dos pueblos hermanos y a los que los unen más circunstancias que las que nos separan deberían avanzar en un proceso de integración binacional colocando al tope de la agenda a la educación ambiental con base en el río Uruguay, la que debería sentar las bases de la concientización de la sociedad sobre la necesidad de preservar una vía fluvial que es de todos.

Por ello, la integración argentino – uruguay debe ser de orden multidimensional, evitando una visión estrictamente economicista y mercantil. Para ello, se hace prioritario avanzar en el corto plazo en el proceso de integración educativa con base en el río Uruguay entre ambos países hermanos, basado en un modelo desarrollista, solidario e inclusivo.

El actual proceso de integración argentino-uruguay, con base en el río Uruguay y en las actividades conexas al mismo es de orden multidimensional. Si bien el proceso es espontáneo, nacido al amparo de iniciativas sectoriales gubernamentales, de actores sociales y de organizaciones del tercer sector; creemos que tendría que abordarse más allá de la navegación de esparcimiento y del transporte cargas.

Al respecto, es necesario destacar que se le debería reconocer su importancia para la vida de ambos pueblos y es la concientización de toda la sociedad de ambos pueblos una herramienta de unión, proceso que debería empezar desde la niñez.

De ahí que sea la Educación Ambiental una herramienta para lograr el objetivo de concientizar a toda la sociedad en general y, particularmente a las nuevas generaciones. Tal circunstancia ha sido reconocida por la comunidad internacional, la cual ha validado y reconocido a la misma como una de las vías más adecuadas para hacer frente a los agudos problemas ambientales que enfrenta la sociedad contemporánea.

La Educación Ambiental (EA) es una eficaz herramienta para modificar actitudes y hábitos negativos en relación al ambiente. Por otra parte, es necesario que los docentes conviertan el conocimiento y la preocupación por los temas ambientales en cambios de conductas concretas, llevando a las aulas éstos temas (de manera transversal e interdisciplinaria a las áreas incluidas en los diseños curriculares), sabiendo que no hay una relación automática, mecánica o directa entre el poseer el conocimiento y modificar las conductas en relación al ambiente – Río Uruguay, en este caso concreto.

Como se ve, la EA se concibe como un proceso permanente en el que los individuos y la comunidad cobran conciencia de su medio y adquieren conocimientos, valores y competencias para una mejor calidad de vida; en virtud de ello, el “Río de los Pájaros” adquiere un valor fundamental para concientizar a la sociedad sobre la necesidad de preservarlo y son los procesos educativos la herramienta fundamental sobre la cual se debería desarrollar este proceso formador y concientizador.

En consecuencia, se deberían trazar objetivos en cuanto a que la Educación Ambiental debería ser la herramienta sobre la cual poner al río Uruguay en una agenda de la integración binacional de orden multidimensional.

Entre esos objetivos se debería:

- Construir concepciones ambientales integrales que contemplen al Río Uruguay como un sistema en el que se refleje un equilibrio entre lo biológico, el desarrollo humano y las instituciones sociales

y educativas. - Promover la toma de conciencia personal y colectiva inmersa en la heterogeneidad cultural. - Elaborar y llevar adelante acciones o prácticas que involucren algún tipo de cambio social en las cuales se refleje la presencia como parte constitutiva de la EDUCACIÓN AMBIENTAL.

Para el logro de estos objetivos, se hace necesario poner a la educación en el lugar más privilegiado del proceso de integración binacional; ello presupone incorporar las dimensiones sociales, políticas, educativas y culturales en un modelo institucional más democrático, estable y jurídicamente sólido; evitándose con ello, que nadie pueda recurrir a enfoques nacionalistas o al temor por la pérdida de soberanía para oponerse a la única estrategia para recuperar la soberanía perdida de la región en relación con el resto del mundo; es decir al desarrollo regional como un método para enfrentar las consecuencias no deseadas de la globalización.

La Educación Ambiental se constituye en una construcción social e instrumento de transformación donde se inserta; que proporciona herramientas para el cambio de actitudes y comportamientos para una sociedad más igualitaria, equitativa y democrática que permita potenciar ciudadanos activos e impulsores de cambios, que hagan posible la sostenibilidad de los recursos, la universalidad de los derechos humanos y del patrimonio natural, cultural e histórico con base en el río Uruguay, lo que significa abordar este tema con una visión multidimensional.

3.4 La cooperación transfronteriza en el marco del MERCOSUR y la paradiplomacia en el ámbito de la integración

El proceso de integración del Mercosur se ha desarrollado siguiendo como espejo lo ocurrido en materia regional con la Unión Europea; por lo cual se hace necesario analizarlo para poder comprenderlo, contextualizarlo y visualizarlo prospectivamente.

Si se analiza el proceso de integración europea, es posible señalar las siguientes enseñanzas, las que serían posible trasladar al proceso de integración actualmente en marcha en esta parte de Sudamérica:

- la integración abarca, inevitablemente, naciones de muy diverso tamaño y poder.
- Es posible la integración regional, aún cuando los países miembros tengan diferentes niveles de desarrollo y de riqueza per cápita.
- La integración regional es voluntaria y pacífica pero no exenta de conflictos
- La integración regional es un proceso y no un producto.
- La integración regional es impulsada por la conveniencia de intereses no por la creación de identidad. No obstante ello, una identidad común es una garantía de reforzar y apuntalar el proceso integrador.

En consecuencia, el concepto de que la "Política Exterior es la Política de los Intereses" debe ser siempre tenido en cuenta si se pretende entender y comprender un proceso de integración regional: el interés particular económico de un país puede atentar contra los intereses del conjunto, inclusive, de la mismísima integración regional.

Por ello, es necesario implementar una política regional consistente en apuntalar el proceso de integración con una visión Multidimensional, esto es fortalecer no solo los vínculos económicos y empresariales sino que además todo aquello que tenga que ver con lo social, lo laboral, lo educativo, las obras de infraestructura, la cultura y la historia, entre otros.

En tal sentido, en una publicación editada en 1991 llamada "Mercado Común del Sur. Comunicación para un futuro que llega", se advertía esta cuestión en días posteriores al nacimiento formal del Mercosur, *"debemos luchar para que el MERCOSUR no sea lo que precisamente Europa con el "Acta Única de 1992" trata de resolver: que no sea un MERCADO COMÚN DE LOS MERCADERES; para ello, hay que hacer exactamente con idéntico interés y dinámica una integración científica, cultural, social, sanitaria, jurídica, laboral. Y ésto se consigue de una sola forma: educando a la población, motivando a todos los sectores de cada país, sugiriéndoles o presionando para que además de los industriales y comerciantes, se sienten a la MESA DE LOS INVITADOS PRIVILEGIADOS, los hombres de letras, los profesores, los pensadores... los que imaginan"*

A la fecha, el proceso de integración del MERCOSUR se ha caracterizado por tres grandes ciclos:

- a) el primero, de "acercamiento democrático", desde 1985 hasta 1991, signado por la Declaración de Iguazú de 1985 y el Tratado de Asunción de 1991 que favoreció la incorporación de Uruguay y Paraguay al proceso;
- b) el segundo, de "integración económica - comercial", desde 1991 hasta el 2003 aproximadamente, iniciándose con la firma del Tratado de Asunción de 1991, hasta los cambios presidenciales a inicios del Siglo XX, incluyendo todas las modificaciones de la estructura institucional con el Protocolo de Ouro Preto (1994) y la crisis argentina de 2001; y
- c) el tercero, de "integración post-neoliberal", que inicia con el Consenso de Buenos Aires (2003) y la XXIV Cumbre del MERCOSUR.

Con el lanzamiento del proceso MERCOSUR, también se comenzó a desarrollar una etapa signada por la "Paradiplomacia Transfronteriza", proceso que se lleva adelante en el marco de una tendencia general que considera a los actores internacionales por sus aspectos político-funcionales más que jurídico - formales en América Latina.

Para ello, se hizo necesario estimular y apuntalar el fortalecimiento de las capacidades proyectuales de los gobiernos locales de frontera como elemento fundamental para el desarrollo de su actividad paradiplomática.

El Mercosur carece de una definición común de cooperación transfronteriza, la tienen algunos estados nacionales pero no la tiene el conjunto. No obstante, es muy común que dentro de los procesos de integración regional “se bilateralicen” los acuerdos en materia de cooperación transfronteriza.

Un ejemplo muy interesante se observa entre los países miembros del MERCOSUR, en donde el marco institucional de integración regional se refuerza mediante acuerdos bilaterales entre países que están en condiciones de avanzar más en este campo, siendo el **“Comité para el Desarrollo de la Frontera Argentino Uruguaya” (CODEFRO)** y el **“Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay” (ex Comité de Desarrollo de la Hidrovía del Río Uruguay)**.

3.5 La integración argentino – uruguay con eje en el río Uruguay

La integración argentino – uruguay se inicia formalmente a partir de 1946, época en la cual se concebía a la integración de Latinoamérica a partir de una fórmula integrada por tres letras ABC (Argentina – Brasil - Chile).

En el caso puntual de la integración con la República Oriental del Uruguay, se pensó una relación transfronteriza con el río Uruguay como su principal actor geográfico y a partir del cual se ha desarrollado una integración que si bien es multidimensional, la misma carece de políticas de estado, es decir de las que surgen del acuerdo de todo el arco político, las que se mantienen inmutables, más allá de los cambios que se experimenten en el plano político-partidario. De tal manera, que dicho proceso está sometido a los vaivenes de las decisiones de las distintas y sucesivas administraciones gubernamentales.

Evolución del proceso de integración binacional con eje en el río Uruguay

A partir de 1946, recibe un fuerte impulso gubernamental cuando Argentina y el gobierno uruguayo elaboran el marco jurídico y de promoción de estudios para el aprovechamiento del río Uruguay, lo cual derivó en la creación de la “Comisión Técnico Mixta de Salto Grande” y la posterior construcción y puesta en operación del proyecto hidroeléctrico de Salto Grande en 1982.

En tanto que en 1961 se firma el acuerdo y se fijan los límites del Río Uruguay y en 1975 se firma el Tratado que regirá la utilización de dicha hidrovía binacional.

En 1978 se firma el “Estatuto del Río Uruguay” y crea la “Comisión Administradora del Río Uruguay” (CARU), entidad binacional y de rango diplomático que tiene, entre otros objetivos, trabajar por el desarrollo de mecanismos para el racional aprovechamiento comercial del “Río de los Pájaros”, realización de obras de infraestructura, facilidades portuarias, conservación de los recursos naturales involucrados y el aprovechamiento de las aguas.

Posteriormente, en 1985 se firma la “Declaración de Colonia sobre Integración Económica y Social”, suscripta por los Presidentes de ambos países, un documento que avanza y prioriza la integración de orden aduanero, físico / infraestructura y de medidas para maximizar, entre otros aspectos la actividad portuaria y el aprovechamiento de la navegación por los ríos De La Plata y Uruguay-.

En 1987, se crea el Comité de Desarrollo de Frontera (CODEFRO) para atender asuntos aduaneros, migratorios, sanitarios, de transporte – entre ellos fluvial -, culturales y turísticos en los puntos de frontera sobre el río Uruguay. Este organismo binacional procura para esta región fronteriza mecanismos que favorezcan una mayor articulación productiva, tecnológica, ambiental y social de mutuo beneficio.

A partir de 1991, con la firma del Tratado de Asunción que da nacimiento formal al MERCOSUR, toma impulso un proceso de cooperación transfronteriza. Se dinamiza la “bilateralización” de la integración, adquiriendo una velocidad mayor que en los procesos en los cuales intervienen más países.

Si bien el proceso mercosureño tuvo, en los hechos, una visión estrictamente comercial y económica – unidimensional -; **la integración transfronteriza argentino – uruguayá adquirió una forma multidimensional,** es que los lazos culturales, históricos, educativos, aduaneros, productivos y las obras de infraestructura como puentes, represas y el mantenimiento de las vías de comunicación - como el río Uruguay y su dragado – formaron parte de la agenda binacional, lo que le imprimió una dinámica de mejor calidad integradora.

3.6 Acuerdos recientes entre Argentina y la ROU: “el discurso y la foto”

Los acuerdos más recientes en materia de cooperación transfronteriza datan del 2010, cuando se firma la **Declaración Conjunta de los Presidentes de la República Oriental del Uruguay, José Mujica, y de la República Argentina, Cristina Fernández, realizada en San Juan de Anchorena el 2 de junio de 2010, simbolizó el fin de una etapa delicada en el relacionamiento bilateral. Los puntos centrales de la Declaración se basaron en la reinstitucionalización de la Comisión de Cooperación y Desarrollo Fronterizo (CODEFRO).**

Posteriormente, se firmó la Declaración de Buenos Aires el 2 de agosto de 2011, que constituyó un nuevo paso en el fortalecimiento de las relaciones bilaterales de Argentina y Uruguay. Abarcaba distintos campos que van desde el comercio y la industria, la energía, la minería y la protección de cuencas, la salud y el inicio de una serie de estudios de prefactibilidad para obras de infraestructura de conexión en la zona de frontera.

Sobre la integración entre Argentina y el Uruguay, José Mujica realizó declaraciones a la prensa televisiva argentina y señaló que entre las materias pendientes de su gestión como presidente uruguayo quedó la integración binacional porque, según el ex mandatario, *“no pudimos avanzar en la integración – argentino uruguayo –, era una oportunidad, pero nos quedamos con el discurso y la foto porque siempre el estado nacional y la urgencia electoral, tal vez lleva a los gobiernos a pensar en lo inmediato y no concreta en el largo plazo; en vez de pensar en lo que es fundamental y está más lejos”*⁷.

3.6.1 El “segundo” relanzamiento del CODEFRO:

Luego de que los presidentes de Argentina y de la ROU decidieran en 2010 promover el relanzamiento de la Comisión de Cooperación y Desarrollo Fronterizo (CODEFRO), los cancilleres de ambos países, instruidos por los presidentes Tabaré Vasquez y Mauricio Macri, dieron un paso fundamental, en noviembre de 2017, en las relaciones diplomáticas de ambos estados.

Una gran oportunidad surgió para la unidad argentino – uruguayo con el CO.DE.FRO porque constituye una herramienta de apoyo para poder avanzar en una concepción de la Integración Regional de orden multidimensional en el corto plazo, en un proceso que trascienda lo económico y que, además, cuenta con un gran fortaleza: los proyectos de infraestructura que actúan como una herramienta de hermanamiento binacional y que permiten proyectar esta región al mundo.

El CODEFRO es un organismo de desarrollo y cooperación binacional y tuvo al río Uruguay como su eje de trabajo y desarrollo; dado que desde su creación en 1987 se buscó hermanar a la República Oriental del Uruguay y a la República Argentina en sus dimensiones social, político y desde el punto de vista de la infraestructura (dragado y mantenimiento del río, puentes binacionales, proyecto de esclusa de navegación en la represa de Salto Grande, obras de transporte ferroviario, construcción de un aeropuerto internacional, etc).

Así las cosas, el 29 de noviembre del 2017, en la ciudad uruguaya de Salto, las cancillerías de Argentina y de la República Oriental del Uruguay se reunieron para el acto de relanzamiento de la CO.DE.FRO, oportunidad en la cual los intendentes de Concordia(Argentina) y de Salto (ROU), junto al gobernador de Entre Ríos (Argentina) entregaron al ministro de Relaciones Exteriores y Culto argentino, Jorge Faurie, **los proyectos de infraestructura que fueron considerados como estratégicos para apuntalar el proceso de integración binacional: el dragado del río Uruguay hasta Salto Grande; la construcción de un “Aeropuerto Internacional de Cargas” en Concordia y un “Puerto de Barcazas” en Salto.**

⁷ Programa “Morfi Todos a la Mesa” que se emite en Telefé, entrevista realizada por Gerardo Rozín a José “Pepe” Mujica a partir del minuto 13 de la misma. <https://www.youtube.com/watch?v=21Aq-QaGGRk>

En cuanto al dragado del río Uruguay, desde las intendencias de ambas orillas, solicitaron ***"avanzar definitivamente en este primer tramo hasta Paysandú pasando por el puerto de Concepción del Uruguay, en una primera instancia"*** para luego ***"avanzar en un dragado que permita la navegabilidad del "Río de los Pájaros" hasta la zona de Salto y Concordia"***.

Inclusive, en la última reunión celebrada en la ciudad de Colón, provincia de Entre Ríos, el 06 de agosto del 2018, las autoridades políticas, entre ellos el gobernador de Entre Ríos y los intendentes de todas las ciudades que componen el "Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay", hicieron saber el interés estratégico para la región de dos cuestiones relacionadas con el desarrollo comercial del río Uruguay:

- que se extienda la obra del dragado del río Uruguay hasta Concordia (ARG) y Salto (ROU) y
- que se instrumente políticas públicas tendientes a implementar en el corto plazo el turismo fluvial binacional, que sumado al transporte de cargas en buques y remolcadores determinan, por añadidura, la necesidad de contar con las profundidades y las ayudas a la navegación en las mejores condiciones operativas.

3.7 El Comité de Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay (ex Comité Hidrovía del Río Uruguay)

El "Comité de la Hidrovía del Río Uruguay" es un organismo que forma parte de la paradiplomacia emergente del Mercosur y que fortalece, junto al CODEFRO, el concepto de "Cooperación Transfronteriza" dentro del bloque regional.

Entendiéndose por ***"Cooperación Transfronteriza"*** a ***"todo proyecto común destinado a reforzar y a desarrollar las relaciones de vecindad entre colectivos o autoridades territoriales dependientes de dos o más partes contrayentes, así como de la firma de acuerdos de pactos útiles para tal objetivo"***; así se trata de ***"una colaboración entre autoridades subnacionales más allá de los límites fronterizos nacionales"***.

En tal sentido, la actividad de la Paradiplomacia Binacional que se genera a través de ambos organismos desafían la imagen estática de los límites estatales y de las divisiones administrativas y jurisdiccionales, generando un intercambio multidimensional, particularmente en el plano cultural, histórico y educativo, constituyendo una suerte de complemento, en el cual lo económico forma una parte del todo.

Bajo éstas premisas –la de la una integración multidimensional - nació en la ciudad de Concepción del Uruguay, Entre Ríos, República Argentina, el "Comité Binacional de la Hidrovía del Río Uruguay" (CHRU), que desde 1997 funcionaba sólo sobre jurisdicción argentina, siendo relanzado el 17 de agosto de 2010.

Este relanzamiento del CHRU se llevó adelante luego de que se firmaran sendos acuerdos binacionales entre los presidentes de Argentina y de la República Oriental del Uruguay (ROU) en 2010, con la reinstitucionalización de la “Comisión de Cooperación y Desarrollo Fronterizo” (CODEFRO), el que fuera fortalecido institucionalmente el 2 de agosto de 2011 con la Declaración de Buenos Aires.

El por entonces “Comité de la Hidrovía del Río Uruguay”, al momento de ser relanzado, fijó entre sus principales objetivos, "la integración de las poblaciones argentinas y uruguayas de la vera del río Uruguay y el desarrollo de la región en el aspecto social, laboral, productivo, económico, comercial, cultural, deportivo, turístico y de salud y medio ambiente; para ello se conformarán foros específicos de cada área integrados por representantes de ambos países". Inclusive, los firmantes declararon que se tratará de un organismo con alta capacidad de influencia política en los estamentos gubernamentales de la región.

Integran “Comité Binacional de la Hidrovía del Río Uruguay”, según su Acta Fundacional de agosto del 2010, surge claramente que es una iniciativa argentina nacida en 1997; que en 2010 se expandió a las Intendencias y Municipios del lado uruguayo.

A la fecha, el mismo está integrado por todas las Intendencias uruguayas y entrerrianas ubicadas sobre la ribera del río Uruguay, desde Chajarí hasta Villa Paranacito, en la costa argentina y desde Bella Unión a Colonia del Sacramento sobre la ROU.

Según señalan desde el CHRU, estas actividades se han visto favorecidas, atento a las raíces históricas comunes reflejadas en el rescate del ideario legado por José Gervasio Artigas y su “vigencia en la práctica viva del proceso integrador en marcha”.

La cooperación transfronteriza como modalidad de desarrollo translocal potenciada a partir del proceso de descentralización, busca evitar la duplicación de objetivos, funciones y servicios entre entidades e instituciones a cada lado de la frontera, toda vez que resulta de una combinación armónica, equilibrada y racional entre políticas de gobernanza vertical* y horizontal*.

En ambos niveles de gobernanza, los gobiernos locales cuentan con un papel fundamental dada su cercanía con el ciudadano.

- **En la dimensión vertical**, se caracterizan por ser el nivel de origen (demandas hacia estructuras superiores como las provinciales o nacionales) o de destino (ofertas de estructuras superiores como programas nacionales o provinciales e incluso internacionales) de políticas públicas.
- **En la dimensión horizontal**, por contar con la responsabilidad de representar a todos los sectores ciudadanos y de estimular su participación y compromiso, constituyéndose en una administración local permeable y sensible a las demandas ciudadanas.

La arquitectura de la cooperación transfronteriza necesita de sólidos cimientos y el fortalecimiento de las capacidades proyectuales de los actores locales constituye su núcleo más importante. Si los municipios y la articulación municipal en todas sus formas constituyen los cimientos (la gobernanza local), **la gobernanza multinivel será la estructura sobre la cual se construirá la matriz relacional del desarrollo.**

3.8 La Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU)

La CARU es un organismo diplomático nacido al amparo del Tratado del Río Uruguay, compuesto de igual número de delegados por cada una de las partes (la Argentina y el Uruguay) y entre las funciones de esa Comisión se cuenta la de dictar, entre otras, las normas reglamentarias, todas aquellas cuestiones que surjan sobre la seguridad de la navegación en el río y uso del canal principal y el practicaje, entre otras.

Esta Comisión fue creada con el fin de establecer los mecanismos comunes necesarios para otorgar a aspectos, del planeamiento en común, la realización del dragado, el balizamiento y las obras de conservación de los tramos del Canal Principal que fije periódicamente, en función del uso del mismo y de la disponibilidad de medios técnicos.

Es en éste ámbito en ambos países administradores del Río Uruguay han acordado el dragado y balizamiento de esta hidrovía y planifica, según declaraciones formuladas a los medios por diferentes actores políticos vinculados al quehacer de dicho organismo, el dragado del río hasta la represa de Salto Grande.

4 El inicio del proceso de Desarrollo Comercial del Río Uruguay: la “Década del 90”

Es necesario consignar que la integración binacional argentino – uruguaya, tuvo un gran impulsor contemporáneo, se trata del presidente uruguayo (mandato vencido) Luis Alberto Lacalle; fue el gran actor político y arquitecto del proceso de integración regional binacional.

Un proceso que contó con el apoyo de la actual Unión Europea; el ex mandatario vislumbró que era el río Uruguay el escenario ideal para poder desarrollar un “Polo Fluvio Industrial”, garantizado por la producción foresto-industrial y la actividad agroganadera con valor agregado.

Los que pensaron la integración binacional sustentada en el río Uruguay consideraron que solo habrá una explotación comercial del río Uruguay, si se disponen de cargas para transportar; así lo han entendido desde el gobierno uruguayo y los hechos lo demuestran, dado que han sabido respetar la planificación, oportunamente acordada – en los 90 – entre ambos países del Mercosur con la, por entonces, Comunidad Económica Europea.

La situación actual indica que las únicas embarcaciones comerciales que navegan en forma permanente dicha hidrovía son las que enarbolan el pabellón uruguayo; la Argentina, por el momento, solo cuenta con un buque petrolero, que embarca a personal argentino.

Ambas partes, los europeos por un lado y los gobiernos argentino-uruguayo, por el otro, acordaron impulsar el crecimiento de dicha área fronteriza binacional a través del desarrollo de un complejo industrial forestal porque es, justamente, el transporte fluvial el medio de transporte más eficiente y económico que le garantizaría competitividad a esa operatoria industrial binacional.

La realidad fluvial del río Uruguay indica que la Argentina es el eslabón más débil en la balanza fluvial porque es la flota fluvial uruguaya la que más se ha desarrollado. Es que utilizan y aprovechan las ventajas comparativas / competitivas que surgen de utilizar el transporte fluvial por sobre el transporte rodoviario (camión).

Los uruguayos transportan sus cargas por el “Río de los Pájaros” en buques convencionales y remolcadores de empuje de barcas, cereal, combustible, azúcar cruda, madera y contenedores; los argentinos en un buque de bandera extranjera, solamente combustible.

Como se ve, **el beneficio del transporte fluvial no es solo para las exportaciones e importaciones uruguayas que dotan de verdadera competitividad al complejo agroganadero forestal uruguayo** merced a la baja de costos de mover sus mercadería por los dos ríos que unen a ambos países – Río de la Plata y Río Uruguay – **sino que además, tienen un costado sociolaboral, dado que se emplea mano de obra nacional a bordo de embarcaciones comerciales uruguayas.**

En consecuencia, el beneficio no es solo económico sino que además, social – laboral y estratégico: un río binacional debe ser surcado por embarcaciones comerciales de la bandera nacional – una cuestión que reviste carácter estratégico para los intereses nacionales -.

4.1 La importancia del transporte fluvial de cargas

A los efectos de poder dimensionar la importancia que tiene el transporte fluvial de cargas para las economías regionales que recurren al flete de sus mercaderías en buques feeders y/o remolcadores de empuje se tiene:

- Un convoy de 25 barcazas de 1500 toneladas cada una, es equivalente a 1250 vagones de ferrocarril y a 1666 camiones que carguen 22,5 toneladas.
- Con 1 HP de potencia se puede movilizar 150 kg por carretera, 500 kg por ferrocarril o 3500 kg por vía fluvial.
- Por litro de combustible y por cada tonelada transportada se recorren 25 km por camión, 86 km por ferrocarril y 218 km por barcaza.
- El costo del transporte por carretera o por ferrocarril oscila entre US\$ 50 y US\$ 120 por tonelada y el costo del transporte fluvial es de US\$ 15/20.

Otros datos a tener en cuenta, respecto de la situación logística de Argentina:

- Se registra un aumento de la flota de camiones y virtual desaparición del ferrocarril y los remolques de empuje del esquema logístico nacional, para transportar un millón de toneladas de carga, se requieren 27 convoyes de barcaza o 44.500 camiones para hacer el mismo trabajo.
- El 93% del transporte de cargas argentino se realiza por camiones; en tanto que por vía fluvial solo se transporta el 3%.

4.2 La integración de los sistemas portuarios binacionales

Analizar el desarrollo comercial del Río Uruguay significa considerar que existen puertos comerciales, los que han de cumplir la función de operar como estaciones de transferencia de carga, en primera instancia, y de acuerdo a su nivel de evolución.

Ante la existencia de dos sistemas portuarios nacionales que se encuentran interactuando y ubicados sobre ambas márgenes del río Uruguay, se haría necesario desarrollar una modalidad de trabajo integrado, la cual no solamente debe contemplar a éste río sino que además al Río de la Plata porque ambos forman parte de un sistema fluvial binacional, que ante la posibilidad de una reactivación comercial fluvial, las cargas podrían fluir en un sentido geopolítico Norte – Sur y a lo largo de ambas márgenes; lo que implica, la interacción entre puertos argentinos y uruguayos.

Esto determina una problemática laboral, tarifaria y de servicios que deberá ser atendida por los actores políticos, empresariales y sindicales involucrados.

Así las cosas, se tienen los siguientes puertos comerciales:

- Argentina: puerto de Concepción del Uruguay, provincia de Entre Ríos que podría articular con los puertos argentinos de Ibicuy (provincia de Entre Ríos sobre el río Paraná), La Plata (provincia de Buenos Aires en el Río de la Plata) y Buenos Aires (Capital Federal sobre el Río de la Plata) y Dock Sud (provincia de Buenos Aires, sobre el Río de la Plata).
- República Oriental del Uruguay: Paysandú, Casablanca, Nueva Berlín, Fray Bentos, Nueva Palmira y Montevideo. Sumado a ellos al puerto de Juan Lacasse – cercano a Colonia - y la terminal portuaria de la empresa Montes del Plata en el km 93 del Canal Martín García en el Río de la Plata.

Es necesario destacar que la integración binacional portuaria podría determinar que un buque deba recalar en puertos de ambos estados miembros, por ejemplo zarpar de Paysandú (ROU), ingresar a Concepción del Uruguay (Argentina) y luego dirigirse a Montevideo, La Plata o Buenos Aires, porque la carga de aguas abajo y de aguas arriba del río que deba exportarse / importarse al mundo, será, necesariamente a alguno de esos tres puertos.

Esto determinará la necesidad de realizar un manejo cooperativo de las cargas de la región, lo que debería ser planificado anticipadamente, de forma tal de evitar una visión agonal en materia portuaria y trabajar mancomunadamente; en el desarrollo de políticas portuarias en común.

4.3 La importancia del puerto de Concepción del Uruguay para la Argentina

La República Argentina posee un único puerto comercial sobre la Hidrovía del Río Uruguay, el puerto de Concepción del Uruguay. **Con visión prospectiva, existen actores políticos de la región que ven en la exportación de raleo de eucalipto hacia las pasteras uruguaya y el transporte de cabotaje nacional – con destino al puerto de Bahía Blanca - de arena para Vaca Muerta como la gran oportunidad para desarrollar esta estación fluvial** y en forma permanente en el corto, mediano y largo plazo.

Así las cosas, **el rol del puerto de Concepción del Uruguay sería el de ser una herramienta para el desarrollo de la región porque estaría gestionando oportunidades puesto que podrían generarse dos mil puestos de trabajos bien remunerados, en forma directa e indirecta, si dicha herramienta de desarrollo regional trabajara a pleno.**

Para ello, lo que **se haría necesario conformar una “Mesa de Coordinación de Políticas para el Desarrollo del Puerto Uruguayense”**, integrada por la autoridad municipal, el Ente Provincial Portuario, funcionarios de la gobernación provincial, el operador de la terminal portuaria privada, representantes de los gremios del sector, empresarios navieros, las principales cargas que pudieran operar en importación y exportación y la autoridad de aplicación en materia de seguridad portuaria – la Prefectura Naval Argentina –.

En cuanto a las cargas que se han movido por el puerto local, son el arroz, que lo hace por barcos de ultramar y cargando poco volumen – requiere de ser completados en otro puerto para salir con la bodega completa, cerrando así la ecuación económica del transporte marítimo - y algunos contenedores que fueron embarcados en el buque feeder uruguayo “Provincias Unidas”, que recaló en el puerto local - muy poca carga -.

Por ello, el perfil del puerto de Concepción del Uruguay debería ser el de importador y exportador de cargas, ya que tiene ventajas comparativas para operar con respecto al puerto de Buenos Aires, en donde es más complicado mover las mismas debido al tamaño de operaciones; además, se deben adicionar dos grandes fortalezas que potencian al único puerto entrerriano en el Río de los Pájaros: cuenta con una zona franca en la ciudad y un Parque Industrial a desarrollar.

En cuanto a las cargas disponibles, desde el punto de vista de las exportaciones, se tiene en la región a la actividad avícola, la cual tiene su núcleo productivo en la región, más otras industrias como la madera, el citrus y el arándano de la zona de Concordia. Asimismo, no debería descuidarse la promoción a industrias que quieran instalarse en la región conociendo el potencial del puerto local para mover sus productos, ya sea de importación como de exportación.

Sobre el tema puntual del potencial exportador del sector forestal entrerriano, el mismo de importancia estratégico debido a la gran riqueza forestal de la región, por lo tanto, se hace necesario que a través de Cancillería de Argentina se negocien acuerdos con la pastera de Botnia, ubicada en Fray Bentos, (República Oriental del Uruguay) para enviarles el raleo de eucalipto que se produce en grandes cantidades para celulosa.

El transporte de este producto se debería realizar por medio de remolcadores de empuje de bandera argentina y barcazas, los que deberían ser embarcadas desde el puerto de Concepción del Uruguay.

La navegación con remolcadores de empuje es un sistema muy utilizado en las principales vías de navegación del mundo. **De ésta forma se daría pleno empleo y desarrollo productivo al puerto uruguayense.** En razón de ello, es que es posible afirmar que ésta es la carga – el raleo de eucalipto – que se debería apuntalar, ya que aseguraría trabajo permanente en el corto, mediano y largo plazo porque la forestación es un recurso renovable y sustentable.

4.3.1 Las fortalezas y debilidades del puerto de Concepción del Uruguay: el “Polo de la Industria Naval Binacional”

Es necesario indicar que **las fortalezas del puerto de Concepción del Uruguay** es

- contar con una profundidad de la vía navegable disponible de 25 pies al cero,
- tener muelles operativos, una terminal portuaria privada en condiciones de operar inmediatamente,
- un depósito fiscal habilitado, mano de obra calificada y disponible en forma inmediata, y, por supuesto,
- cargas para mover ya mismo en la región.

Asimismo, y **siguiendo en el plano de las fortalezas este puerto cuenta con la infraestructura adecuada para desarrollar un “Polo de la Industria Naval Binacional”** en los talleres y con las herramientas, el varadero y el dique flotante en las instalaciones del ex Ministerio, adonde funciona actualmente el **“Distrito Río Uruguay de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la República Argentina”**.

En cuanto a la industria naval, se cuenta con la posibilidad de que no solo se creen nuevos puestos de trabajo genuino que podrían generarse en la ciudad en forma directa, ya sea por reparación de buques, remolcadores y barcazas sino también por la construcción de los mismos. Desde el punto de vista social, debemos considerar que se podría atacar al flagelo de la desocupación porque la instalación de una escuela que capacite a jóvenes desocupados en el ámbito de la mecánica naval,

la carpintería naval, electricidad y electrónica de abordo, la herrería y calderería naval; sin dudas, el costado social estará presente, no solo para la ciudad sino que también para la región.

En tal sentido, es la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) la que podría ser el principal demandante de esos talleres, ya sea en la construcción y mantenimiento de boyas y de las embarcaciones afectadas a las tareas de boyado de nuestro Río Uruguay y ni hablar de la reparación y construcción de barcasas para el sector argentino y uruguayo, por ejemplo.

En tanto que **en el plano de la debilidades** serían,

- falta de una adecuada política seguridad portuaria,
- no hay remolcadores de empuje y barcasas de bandera nacional,
- el sistema ferroviario se encuentra totalmente fuera de servicio, poca o nula iniciativa política en materia de desarrollo portuario,
- no se articulan acciones entre la ciudad y el puerto y, además,
- no se promociona debidamente los servicios portuarios y la calidad de los mismos.

4.3.2. El puerto de Concepción del Uruguay: el necesario estudio prospectivo

Los estados nacionales argentinos y uruguayos realizaron una importante inversión para dragar el río Uruguay, una cuestión que debería ser auspiciosa porque asegura una profundidad de la vía navegable en forma permanente en el corto y mediano plazo; es decir que los exportadores e importadores tendrían asegurada la salida y el ingreso de las mercaderías que se pretendan mover a través del puerto de Concepción del Uruguay y con el mantenimiento del mismo, podrán planificar sus operaciones.

Ahora bien vale preguntarse, con el dragado finalizado hasta Concepción del Uruguay a 25 pies al cero; están las cargas necesarias y suficientes para mover por la estación fluvial de La Histórica y otra incógnita adicional: **para qué o para quien se dragó el río?**

Por ello, se hace necesario encarar para el puerto de Concepción del Uruguay de un “Estudio Prospectivo para el Puerto de Concepción del Uruguay” porque es prioritario planificar el desarrollo del puerto uruguayense.

Este estudio se realiza en base a las “series estadísticas” del movimiento portuario, a los “indicadores de rendimiento” de la oferta de los servicios portuarios y a las “previsiones de la demanda” de los clientes del puerto.

Como se puede apreciar, **el estudio prospectivo del puerto es una herramienta fundamental para la Administración, ya sea para planificar su desarrollo, prever las inversiones, mejorar las operaciones y el “control de gestión”.**

Pero lo más importante, teniendo en cuenta la situación del puerto de La Histórica, **debería enfocarse en la “previsiones de la demanda”** de servicios portuarios, es decir qué empresas o clientes en particular tiene la terminal portuaria por un lado, y el comportamiento del comercio en general, los que determinarán su nivel.

Para ello, se deberían tener que realizar entrevistas y encuestas realizadas a las empresas líderes de la región que podrían usar el puerto, sobre su capacidad de producción, nivel de producción actual, previsiones de ventas futuras y las inversiones previstas para los próximos años en nuevas instalaciones o equipamiento que permitan expandir su capacidad de producción, podemos determinar con mucha aproximación la cuantía de la demanda futura de servicios portuarios. Por otro lado, hay que realizar un estudio de mercado sobre la evolución de la economía, el comercio y las exportaciones del país y de la región.

Con estos datos se estará en condiciones de elaborar las proyecciones de la demanda para los próximos períodos, los cuales podrán ser a corto, mediano y largo plazo-

La “prospección portuaria” es para la gestión administrativa lo que la “radiografía” es para la traumatología, un análisis previo y necesario que nos permitirá obtener un mejor diagnóstico y actuar en la dirección correcta.

4.3.3 ¿ Cual es el modelo de puerto propuesto para Concepción del Uruguay?

Con los resultados del Estudio Prospectivo señalado en el punto anterior, el puerto de Concepción del Uruguay debe transformarse en un centro integrado de transporte y en una plataforma logística para el comercio internacional de la provincia de Entre Ríos.

Se debe realizar un cambio de actitud en la gestión administrativa, en lo referente a políticas de explotación y desarrollo. Considerando que el puerto es un nódulo dinámico en la compleja red de producción y distribución; por ello, a partir de esta idea, se modifica su actitud en lo que se refiere a la gestión portuaria, pasando a una participación activa en el proceso global del comercio.

En el comercio internacional o a larga distancia, es obvia la existencia de uno que vende y otro que compra, la estrategia de los puertos modernos consiste, precisamente, en buscar la manera de informar al que vende, de la existencia del otro que compra y viceversa, interconectarlos, facilitar las formas para que el negocio se realice y la mercadería se transporte, lo que quizás de otro modo nunca se hubiese concretado.

Convertir al puerto uruguayense en un "Centro Internacional de Negocios", implica la creación de un centro de facilitación de comercio, en el cual todos los participantes en las transacciones de comercio exterior se conectan en una sola entidad física o virtual.

Con ello, se constituye en una fuente de información relacionadas con el comercio, que ofrece a los comerciantes activos o potenciales, datos sobre mercaderías, transporte y oportunidades del mercado, posibles clientes y abastecedores, reglamentaciones y exigencias comerciales.

Como se ve, la política portuaria a aplicar deberá seguir un criterio de desarrollo económico regional y deberá tener una activa participación en el proceso económico regional; por lo cual, el puerto se transforma en un nódulo dinámico al servicio de la economía regional.

En consecuencia se propone:

- Creación en el ámbito de la Municipalidad de Concepción del Uruguay, de la “Secretaría de Desarrollo Portuario, Fluvial y de la Industria Naval”.
- Confección de un “Estudio de Prospección para el puerto de Concepción del Uruguay”

5 La Secretaría Municipal de Desarrollo Fluvial, Portuario y de la Industria Naval: el punto pivot de la CIUDAD – PUERTO

A partir del dragado del río Uruguay desde el kilómetro cero y hasta el puerto de Paysandú; sumando a ello, el reclamo de las intendencias de ambos países afincadas a la vera de dicha vía navegable para que se drague y balice hasta los puertos de Concordia - Salto, **surge nace la necesidad crear una nueva figura de desarrollo regional que se ha dado en llamar la CIUDAD – PUERTO.**

La respuesta del Estado debería enfocarse en la creación de una herramienta: la “Secretaría Municipal de Desarrollo Fluvial, Portuario y de la Industria Naval”, la que constituiría la herramienta adecuada a través de la cual articular las políticas públicas para lograr la concreción de un objetivo estratégico para aquellas ciudades que cuentan con un “puerto en la puerta” o bien las que estén en condiciones de construir uno y hasta aquellas que sin contar con una estación portuaria, posean un complejo exportador capaz de enviar cargas con destino a los puertos de salida / entrada de productos de la región.

La creación de la “Secretaría Municipal de Desarrollo Portuario, Fluvial y de la Industria Naval” es un proyecto / idea nacido, a través del aporte de la corriente de pensamiento político **“Compromiso Uruguayense para la Transformación y el Desarrollo”**, que propuso a los gobernadores e intendentes involucrados en la actividad portuaria, fluvial y marítima la creación de las respectivas Secretarías Municipales de neto corte desarrollista en las ciudades de Argentina que posean puertos, ya sea comerciales, turísticos y/o de pasajeros.

5.1 Alcances del proyecto de creación de la Secretaría Municipal de Desarrollo Fluvial, Portuario y de la Industria Naval

Introducción:

La idea que ponemos a consideración surge como una necesidad de avanzar en el concepto de “Ciudad Puerto”, es decir de la descentralización portuaria basada en la necesidad de alcanzar una mayor federalización de los puertos y que tienda a una ingerencia cada vez más profunda de los municipios en el quehacer fluvial y portuario.

Objetivo:

Se propone analizar con visión prospectiva la relación que surge entre el puerto y la ciudad, profundizando el proceso de federalización y generando una adecuada interacción entre el municipio y los puertos – a través de la figura de una Secretaría Municipal de Desarrollo Portuario, Fluvial y de la Industria Naval -, que además participe de las relaciones y la problemática sociolaboral fluvioportuaria; que prevea el análisis de la situación municipal y su articulación con los diferentes actores involucrados directa e indirectamente y así, poder definir claramente el “Rol Futuro del Puerto y su interrelación con la ciudad”.

Problemática:

Teniendo en cuenta la relación que existe hoy, fundado en la cercanía entre el estado y cada una de las necesidades se debe recurrir a la institución que mayor proximidad tiene con la problemática de los actores que conforman la sociedad y esto se da con las intendencias, las que tienen una incumbencia regional cada vez mayor porque la realidad así lo indica; dado que se hace imposible decidir adecuadamente desde la lejanía de un despacho nacional o desde la administración pública provincial.

Por ello, la creación de una “Secretaría Municipal de Desarrollo Portuario, Fluvial y de la Industria Naval” surge por la proximidad que tienen los municipios con los múltiples problemas que se le presentan a la operatoria portuaria, además debe preparar y planificar la infraestructura de la ciudad para así tener el canal abierto para que los puertos se empiecen a desarrollar adecuadamente.

Esto presupone la necesidad de armar una estructura con una persona involucrada que articule, bajo la órbita de los intendentes, con los actores portuarios y fluviales que deben interactuar en esa fenomenal herramienta de desarrollo que son los puertos.

Éste organismo municipal de desarrollo portuario, fluvial y de la industria naval deberá tener en cuenta que el Secretario, será un hombre que deberá estar íntimamente involucrado y en capacidad de interactuar con el Administrador del Puerto (público o privado) e integrar el Consejo Portuario porque el municipio necesita contar con un representante directo que tutele los intereses de toda la ciudadanía en materia portuaria, fluvial y de la industria naval.

Es necesario señalar que si bien los puertos públicos, están bajo la órbita de las gobernaciones de las provincias respectivas, la ciudad a través de las municipalidades les brinda sus respectivas infraestructuras, lo que hace necesario preparar las mismas a nivel local para que los puertos se puedan desarrollar adecuadamente; en consecuencia, se hace necesario otorgarle mayor participación a los municipios y por ende, a sus intendentes.

Las problemáticas actuales han hecho surgir nuevas necesidades y con ello, respuestas como puede ser la “regionalización”, hay ciudades portuarias que merecen una atención particular en razón del rol que se le asigna a una estación portuaria y el organismo que debe dar respuestas a los diversos

actores que demandan servicios municipales para poder operar en los puertos, debería esa “Secretaría Municipal de Desarrollo Fluvial, Portuario y de la Industria Naval” para que a partir de la misma, no solo se den respuestas inmediatas sino que además, deberá determinar la necesidad de planificar a corto, mediano y largo plazo y así poder definir el verdadero “Rol del Puerto” para la comunidad en su conjunto y a todo el hinterland portuario - ámbito de influencia del puerto -.

Si observamos puertos poco desarrollados en las últimas décadas, nos encontramos que surgen problemas como los accesos a los mismos que hoy se encuentran colapsados o bien, no dan las respuestas adecuadas a la demanda de servicios y se verifica que no hay una adecuada articulación entre autoridades portuarias y autoridades municipales que son el principal punto de contacto en materia de infraestructura y ordenamiento vehicular.

Otra cuestión inestimable que involucran a los puertos con los municipios se relacionan directamente con la cuestión sociolaboral, debiendo la “Secretaría Municipal de Desarrollo Portuario” tener una injerencia directa porque la caja de resonancia social, que es el estado municipal.

De ésta forma, proponemos poner en valor y reconocer la importancia de los municipios en materia de desarrollo productivo, porque no solo se habla de cargas sino también con cuestiones de transporte de pasajeros y de actividad turística.

Las municipalidades pueden y deben involucrarse en el quehacer portuario, fluvial y de la industria naval, inclusive como agente facilitador de relaciones laborales, con los cargadores, con las empresas navieras y ello, necesariamente, requiere la necesidad de centralizar y coordinar acciones, verificándose así que estas tareas deberían ser de la órbita de la “Secretaría Municipal de Desarrollo Portuario, Fluvial y de la Industria Naval”; y como señalamos, no solo concebimos a la actividad fluvial como una actividad económica sino que además forma parte del proceso de integración regional, entre ciudades, entre provincias y entre estados nacionales.

Una “Secretaría Municipal de Desarrollo Fluvial, Portuario y de la Industria Naval” podría encargarse de buscar cargas y les daría a los dueños de esas cargas las condiciones impositivas, económicas y operativas necesarias para que aquellas empresas que decidan radicarse en esas ciudades tengan en dicho organismo el ámbito ideal de interacción, entendemos que debe tener un rol activo y no solo con un perfil económico sino que también con un alcance social.

Otro aspecto a tener en cuenta, es que los intendentes cuentan con el apoyo del vecino, principal benefactor de la actividad portuaria porque ello se verifica no solo de forma directa – para quienes desarrollan su actividad en el puerto – sino también indirecta – como hoteles, proveedores, restaurantes, etc -; de esta forma al ser el principal punto de contacto social, serán éstos los actores políticos que deberán gestionar ante la provincia y ante el estado nacional todo tipo de soluciones que requiera la operatoria portuaria, fluvial y de la industria naval, como por ejemplo, el dragado del río / puerto, la posibilidad de un puerto esté certificado o no para operar, la relación con las fuerzas de seguridad con ingerencia portuaria, entre otras cuestiones.

En cuanto a la industria naval, se cuenta con la posibilidad de que no solo se creen nuevos puestos de trabajo genuino que podrían generarse en la ciudad en forma directa, ya sea por reparación de buques, remolcadores y barcas sino también por la construcción de los mismos. Desde el punto de vista social, debemos considerar que se podría atacar al flagelo de la desocupación porque la instalación de una escuela que capacite a jóvenes desocupados en el ámbito de la mecánica naval, la carpintería naval, electricidad y electrónica de abordaje, la herrería y calderería naval; sin dudas, el costado social estará presente, no solo para la ciudad sino que también para la región.

Como se ve, esto presupone la necesidad de organizarse a nivel municipal no solo para la gestión del día a día, sino también desde el punto de vista estratégico, y mucho más si tenemos en cuenta el rol protagónico que tendrán en el futuro cercano los puertos argentinos dado que si pretendemos ampliar el horizonte productivo nacional, ello presupone la necesidad de desarrollar la logística adecuada que le permita llegar a esa producción de la manera más competitiva posible.

La infraestructura portuaria y fluvial no solo se restringe a los ríos y los muelles y aquí debemos preguntarnos si a nivel local contamos con los servicios necesarios y adecuados para que un empresario naviero / portuario pueda radicarse en una ciudad determinada, en las mejores condiciones, principalmente, desde el punto de vista de sus costos porque ese empresario es el que va a demandar la mano de obra de la región. ¿ está la logística preparada? ¿ hay una adecuada cantidad de camiones para abastecer en tiempo y forma la carga de los buques?

Todos estos interrogantes son los que deben ser satisfechos y coordinados a nivel municipal porque ya no alcanza el control remoto de los funcionarios nacionales y provinciales para resolver estas cuestiones que si bien pueden parecer mínimas, no son menos importantes y repercuten directamente en el quehacer operativo del puerto de la localidad.

Entendemos que todas estas cuestiones deben estar contempladas orgánicamente en un ente municipal que cuente con un gran poder de decisión, el poder portuario local debe ser ejercido por la Municipalidad a través de un organismo de desarrollo portuario, fluvial y de la industria naval.

El tiempo les ha dado la razón a los trabajadores que han luchado permanentemente por sus derechos y por sus medios de empleos así, es necesario citar como ejemplo la Leyes de Marina Mercante y la de la Industria Naval, que se han quedado a mitad de camino porque el estímulo fiscal que debían dar al sector, no ha quedado plasmado en ambas normas. No obstante ello, creemos que se podría resolver si esto se abordara con una mirada desarrollista y heterodoxa.

De la misma manera, se hace necesario trabajar con una mirada federal y que sean los municipios a través de organismo locales de desarrollo portuario los que breguen por el creciente armónico y sustentable de éstas fenomenales herramientas de crecimiento directo como son los puertos.

Citamos como ejemplo al puerto de Concepción del Uruguay porque hay una hidrovía, la del río Uruguay, que no ha sido desarrollada adecuadamente y en esta ciudad hay universidades que podrían involucrarse en cuestiones de transporte y logística y así proponer ideas para planificar la operatoria portuaria, es decir, propender a un desarrollo portuario con base en lo local, por

ejemplo, en la problemática del ingreso y egreso de camiones y donde la universidad podría crear una aplicación (software) para los celulares así ordenar la operatoria de los camiones, son solo ejemplos que me permito citar porque para llegar a los puertos, generalmente, debemos transitar la ciudad completa y así, estamos ante la interacción directa con el municipio.

Otro aspecto que fortalece esta propuesta de creación de la “Secretaría Municipal de Desarrollo Portuario, Fluvial y de la Industria Naval” tiene que ver con las cuestiones habitacionales porque muchas veces se pretende contar con un puerto productivo, industrial, de acopio de mercaderías y de desarrollo internacional y se tienen viviendas de todo tipo, por ello, entendemos que se tendrá que planificar y decidir si puede convivir un puerto de alto movimiento de cargas con un barrio residencial y éste es un ejemplo más de cómo repercute en forma directa la decisión de los intendentes en la operatoria portuaria.

Por ello, si la intendencia municipal cuenta con su propia secretaría para poder desarrollar las soluciones que van a marcar el camino de tener un puerto exportador, turístico y de pasajeros, todo dependerá de lo que la comunidad que vive a la vera de los mismos decida, por ello, es que proponemos que se invite al estado nacional, provincial y municipal a que se creen y lleven adelante la denominadas “Secretaría Municipal de Desarrollo Portuario, Fluvial y de la Industria Naval”, a los efectos de que lo que muchas veces se presume que son problemas menores, repercuten negativamente en una operatoria de importancia estratégica para toda la sociedad, puedan ser abordados en tiempo real y con soluciones concretas.

Hoy tenemos una gran problema, los puertos han dejado de ser operativos por los altísimos costos y porque nos encontramos con que no existen entes que realicen un análisis profundo de la realidad de las ciudades que contienen esos puertos, es que debemos reconocer que muchas veces nos encontramos con ciudades que no están preparadas para brindar los recursos humanos y de infraestructura logística que necesitan esos puertos porque no toda la problemática pasa por las autoridades portuarias dado que éstas últimas necesitan del respaldo municipal, lo que debe ser coordinada por una secretaría municipal con injerencia específica en lo portuario y lo fluvial.

Es de vital importancia el desarrollo del poder de los municipios en cada una de las regiones porque cada vez, el federalismo en el que se desarrolla la democracia de nuestro país nos va permitiendo contar con una mayor autonomía y no está lejano el momento en que los mismos municipios van a tener tanta autonomía que van a tener que tomar decisiones que hoy pasan por la pluma del funcionario nacional o provincial de turno.

Por ello, es que proponemos que se organicen e implementen en todos los municipios que posean puertos, cualquiera sea el tipo, de esta “Secretaría Municipal” que estudie, analice y actúe de acuerdo a la problemática y lo que vendrá en materia fluvial y portuaria, y la única forma, es trabajando con un proyecto sustentable a largo plazo porque el gran problema surge porque los municipios no tienen participación en las decisiones de los puertos y esto se agrava cuando se desean implementar nuevas estrategias portuarias porque no hay un organismo articulador de



dichas políticas con alcance municipal y local; en lo que presupone adaptar las infraestructura de las ciudades al desarrollo de sus puertos en una interacción dinámica y recíproca.

6 El rol de la Infraestructura en el proceso de Integración Regional: el dragado del río Uruguay

La licenciada Angela Guariglia⁸ sostiene que *“las características de las infraestructuras de integración, que generalmente constituyen proyectos complejos no sólo desde lo técnico sino también por sus impactos y por las características administrativas de su ejecución, puso de relieve la necesidad de planificar el desarrollo de la misma con alcances territoriales macro, de modo de insertar a la región en el contexto de la economía mundial, pero con una adecuada cohesión que le permita superar sus desequilibrios y asimetrías internas en pos del desarrollo sustentable”*.

En tal sentido afirma que *“la provisión de infraestructura para la integración constituye también un vehículo de cohesión territorial, económica y social, pues permite la conexión de la población con el entorno y su accesibilidad con el exterior, además de disponer de los servicios necesarios para la producción y el mejoramiento de las condiciones y la calidad de vida de las personas, especialmente de aquellas que habitan en las regiones que se encuentran más postergadas”*.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, el desarrollo de infraestructura de integración debería garantizar:

- el acceso de las producciones locales a los mercados nacionales, regionales e internacionales, para promover mejores oportunidades de desempeño económico para las zonas rezagadas;
- la promoción de la inversión privada, dado que una mayor dotación de infraestructuras determina la localización de inversiones productivas;
- una mayor cohesión social, en la medida que permite a los habitantes acceder a los bienes y servicios necesarios para garantizar su calidad de vida, así como desarrollar relaciones de complementariedad y solidaridad entre territorios vecinos.

En consecuencia, la inversión en infraestructuras en el territorio, y la integración de éstas a escala regional contribuirán al crecimiento a largo plazo, al facilitar la atracción de más y mejores inversiones productivas, con base en el incremento de las ventajas comparativas de las regiones marginadas.

Así las cosas, **podemos señalar en el caso puntual de la Integración Binacional Argentina Uruguay con base en la explotación comercial del río Uruguay y su hinterland productivo debería ser explícita y planificada por los Estados Participantes, de modo que las adiciones de la infraestructura, como es el dragado del río Uruguay garantizan el logro de los objetivos de equilibrio territorial y desarrollo interno, integración regional e inserción global.**

⁸ Licenciada en Economía, En los últimos 20 años se ha dedicado a la temática de la integración regional, especializándose en la planificación de la infraestructura para la integración física como instrumento del desarrollo territorial.

6.1 La provincia de Entre Ríos y el necesario cambio de su eje geopolítico: Encarnación – Concepción del Uruguay – Buenos Aires / Montevideo

En la actualidad, la provincia de Entre Ríos forma parte de la denominada “Región Centro”, conformada junto a las provincias de Santa Fé y Córdoba. Así las cosas, los entrerrianos serían la provincia más débil de ésta Región – en razón de exportaciones y movimiento portuario / fluvial-; y sus gobernantes planifican y ejecutan sus políticas en el sentido geopolítico Este – Oeste.

Por otra parte, desde el gobierno de la provincia de Entre Ríos se ha señalado a los medios de prensa que existe una relación entre la industria forestal de Corrientes y con la Entre Ríos; lo que denota **la necesidad de que se lleve adelante un cambio del eje geopolítico provincial actual.**

Ahora, teniendo en cuenta que si se decidiera cambiar el eje de trabajo geopolítico actual y mutar hacia una visión que contemple el sentido en que corren los ríos que surcan a la provincia, es decir el “entre ríos”, se haría necesario el desarrollo de una geoestrategia consistente en acordar con las provincias de la “Mesopotamia Argentina” en un sentido Norte Sur, lo que implica conformar una nueva región con Corrientes y Misiones.

Una decisión política en tal sentido, determinaría la necesidad de que el gobierno de la provincia de Entre Ríos despliegue un plan de acción política consistente en integrar los puertos provinciales, conllevando como consecuencia directa el nacimiento de un sistema de puertos entrerrianos. Esto se haría aún más necesario si se dragara el río Uruguay Medio.

La articulación entre un puerto ubicado en la zona de Concordia (Nueva Escocia / Yuquerí) permitiría la operatoria con remolcadores de empujes, los que podrían interactuar con cargas con el puerto de Liebig y Concepción del Uruguay.

Así, se operaría en los hechos por la hidrovía del río Uruguay, pudiendo interactuar / integrarse con los puertos uruguayos de Nueva Palmira / Montevideo o bien con el puerto entrerriano de Ibicuy, adonde se estaría planificando la construcción de una megaterminal de contenedores.

Al contar la provincia de Entre Ríos con una ubicación estratégica en el mapa del Mercosur, es que debería apuntar a un crecimiento político estratégico, regional, donde los entrerrianos estén dentro del bloque que ocupa la “Región Mesopotamia Argentina”, y sumar como socios estratégicos a países como la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay.

El robustecimiento del eje geopolítico Norte – Sur generaría las condiciones adecuadas para conformar un bloque regional, lo que implica integrar a las provincias de Corrientes y Misiones, sumando a dos socios estratégicos de vital importancia, los países hermanos de Paraguay y Uruguay.

La integración con la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay favorecería a la provincia de Entre Ríos porque **el estado paraguayo se encuentra en un estado en franco crecimiento comercial y económico, además de estar recibiendo un importante flujo de inversión extranjera –.**

Mientras que con el estado uruguayo se hace necesario adoptar las decisiones diplomáticas adecuadas para que las pasteras radicadas en ese país sean las principales demandantes del raleo de eucalipto entrerriano – correntino. Es así que la demanda de importantes volúmenes de producto forestal para abastecer a las dos fábricas de celulosa que funcionan actualmente y a la tercera que se construiría en el corto plazo serían el motor a partir del cual el sector forestal argentino estaría satisfaciendo una importante demanda de madera y con ello, desarrollando una cadena logística competitiva sustentada en el transporte fluvial, principalmente con remolcadores de empuje.

6.2 Hacia un cambio cultural: “Vivir de frente a los ríos”

Partiendo de la premisa de que las hidrovías del Uruguay y Paraná son dos vías navegables que rodean a Entre Ríos y que deberían ser aprovechadas comercialmente es que **se hace necesario que se opere un cambio de orden cultural, principalmente en nuestra forma de pensar y de valorar la importancia que tienen los ríos para aquellas ciudades enclavadas a la vera de ambas hidrovías.**

En cuanto al aprovechamiento logístico del río Uruguay, por ahora, solo el gobierno uruguayo ha tomado una decidida iniciativa en cuanto al aprovechamiento comercial del río Uruguay empleando mano de obra nacional, ya que desde hace muchos años decidieron apostar a la navegación fluvial con barcasas y buques feeders de poco calado como herramienta para lograr un desarrollo sustentable y racional de la navegación en el río Uruguay.

Toda esa operatoria fue desarrollada en embarcaciones de bandera uruguaya y con personal fluvial también uruguayo, lo que determina que existe una relación directa de la actividad económica con lo laboral.

Desde el punto de vista logístico, esta concepción permitiría vincular a la ciudad de Encarnación, Paraguay con el puerto de Concepción del Uruguay a través del modo ferroviario con el ferrocarril General Urquiza hasta dicha estación fluvial, siendo la misma la plataforma de salida fluvial hacia otros puertos de reembarque, tales como Buenos Aires y/o Montevideo.

Así las cosas, el círculo virtuoso logístico se estaría conformando dando lugar a una operación multimodal que una Encarnación – Concepción del Uruguay – Puertos Baires / Montevideo, quedando así, en los hechos conformada una nueva región: Mesopotamia Argentina con dos aliados estratégico: Paraguay y la República Oriental del Uruguay.

6.3 El dragado y desarrollo del Río Uruguay Medio

Existe un trabajo técnico intelectual nacido en el seno de la “Comisión de Desarrollo del Río Medio” del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo de la República Argentina que analizó la importancia que tiene para el desarrollo binacional el dragado del río Uruguay desde Paysandú hasta Concordia – Salto.

El tramo objeto de estudio por parte de dicho sindicato fluvial argentino es el del río Uruguay comprendido entre el km 187, puerto de Concepción del Uruguay (ROU) hasta el km 332 puerto de Salto (ROU).

Dicho estudio señala que parte del río se subdivide, en materia de navegabilidad, en dos tramos:

- Desde el puerto de Concepción del Uruguay, km 187 hasta la denominada Fábrica Colón km 227 (en donde se encuentra emplazado los muelles del ex frigorífico Swift / Vizental en Liebig). En este tramo del río se encuentran los puertos de Paysandú (ROU), puerto Colón (ARG) y el de Fábrica Colón (ARG).
- Desde Fábrica Colón, km 227 hasta Concordia en el km 332: allí se encuentra los puertos argentinos de Nueva Escocia, Puerto Yerúa y Concordia; en tanto que por el lado uruguayo se tiene al puerto de Salto.

En cuanto a la actividad de dragado, propiamente dicha, en el tramo comprendido desde Concepción del Uruguay hasta el Paso Perucho Verne, en el km 277,5 del río Uruguay; la actividad de dragado no reviste mayores inconvenientes dado que el fondo del río es de arena y no se registran fondos duros dentro del canal de navegación. No obstante ello, es necesario consignar que en dicho tramo del río Uruguay existe restinga, las que deberían ser debidamente señalizadas a los efectos de garantizar una navegación segura hasta el Paso Perucho Verne.

El puerto de Liebig podría ser el primer puerto comercial argentino del río Uruguay Medio, que se debería dragar hasta dicho puerto argentino con la misma profundidad que se le está dotando al puerto uruguayo de Paysandú, de 19 pies al cero de profundidad.

Posteriormente y navegando aguas arriba, se tiene el segundo tramo del río Uruguay Medio, comprendido desde Fábrica Colón, km 227 hasta Concordia en el km 332: en este tramo del río, los pasos críticos que presenta el río son más restringidos en cuanto al ancho navegable, debiéndose

navegar más cerca de la restinga (fondo duro), lo que determina que se restrinja la navegación, quedando limitada, en cuanto a la profundidad disponible para navegar y al tipo de fondo que se dispondrá: fondo duro / piedra.

Aguas arriba del puerto de Liebig, se tienen nueve (9) pasos críticos hasta el puerto de Concordia; el canal de navegación es próximo a fondos duros (restinga), la profundidad disminuye significativamente, restringiendo la profundidad disponible para operar a las embarcaciones comerciales que naveguen por esa zona.

En cuanto a la profundidad disponible aguas arriba del paso “Perucho Verne” para la navegación comercial sería de siete (7) pies al cero, siendo aconsejable llevar la misma a nueve (9) pies al cero.

Atento a la profundidad disponible, al ancho del canal y al tipo de fondo de esa zona del río, la navegación será con remolcadores de empuje y barcazas, siendo aconsejable desde el punto de la seguridad de la navegación, que se “armen” convoyes de cuatro (4) barcazas (2 barcazas de eslora / largo y 2 barcazas de manga / ancho).

Es necesario consignar que si bien se restringe la profundidad disponible en esta zona del río Uruguay, se debería contemplar que la carga disponible para transportar por vía fluvial sea el raleo de eucalipto, el cual tiene mucho volumen y poco peso y las barcazas que transporten esta carga no podrían ser cargadas con más de ochocientas (800) toneladas, a lo sumo novecientas (900) toneladas.

En consecuencia, se podrían bajar remolcadores de empuje con un convoy que transportaría, al menos, tres mil trescientas (3.300) toneladas de raleo de eucalipto, el equivalente a ciento sesenta y cinco camiones 165 camiones por remolcador.

Atento a las características del río, la profundidad disponible y la existencia de pasos críticos que condicionan la seguridad de la navegación, es posible afirmar que aguas arriba de Liebig, se debería habilitar un puerto especializado en la operotora barcacera en el km 297, en donde se encuentra enclavado el puerto de Nueva Escocia, sobre la costa Argentina.

Nueva Escocia es un puerto natural ubicado en el km 297, en la desembocadura del Arroyo Tala y reúne las condiciones adecuadas para realizar el armado de convoyes para ser empujados por un remolcador, con la limitante que cada convoy no debería superar las cuatro (4) barcazas.

Desde el puerto de Nueva Escocia hasta Concordia, navegando aguas arriba, se tienen cuatro (4) pasos críticos, entre ellos: “Hervidero”, así denominado por el comportamiento del agua que surca el fondo duro que da la imagen de que la misma está hirviendo; la navegación se realiza entre la restinga y los remansos del río, quedando restringida la navegación con remolcadores de empuje a dos (2) barcazas.

El último paso crítico antes de arribar al puerto de Concordia se tiene a “El Corralito”, es una zona del río de fuertes corrientes, sinuosa y con muchos cambios de rumbos, registrándose en el fondo del mismo, saltos – alteraciones de la profundidad con restingas y bajos fondos de piedra -.

Antes de arribar a Concordia se tiene Puerto Yerúa, en el km 306 del río Uruguay, el que tiene una limitante de orden operativo en lo que respecta al acceso fluvial a dicha estación portuaria. Tal limitación consiste en que, navegando aguas arriba, primero se debe franquear el paso crítico “Hervidero” y luego navegar aguas abajo cuatro (4) kilómetros aproximadamente para poder acceder a Puerto Yerúa.

En consecuencia, teniendo en cuenta la poca distancia entre existente entre el puerto de Nueva Escocia (km 297) y Puerto Yerúa (km 306) es de tan solo nueve kilómetros y que desde el primer puerto se puede operar con seguridad con cuatro barcasas y en el segundo caso, por las condiciones hidrográficas de esa zona del río Uruguay, la operatoria se restringe a dos; es que se haría aconsejable optar por Nueva Escocia, ya sea por cuestiones atinentes a la seguridad de la navegación como a una cuestión de competitividad logística.

A los efectos de ejemplificar lo señalado en el párrafo anterior, si un remolcador de empuje debiera navegar aguas abajo con un convoy de cuatro (4); si operara desde Puerto Yerúa, debería navegar aguas abajo con dos barcasas, amarrar las mismas en Nueva Escocia y luego navegar con el remolcador solo nuevamente a Yerúa. Tomar las otras dos barcasas y navegar aguas abajo hasta Nueva Escocia. Una vez en amarradas los dos cortes de dos barcasas cada uno, en Nueva Escocia, el remolcador deberá maniobrar y “armar” su convoy de cuatro barcasas para así poder zarpar aguas abajo, con la carga completa a su destino.

Mientras que si operara en Nueva Escocia, la operatoria se simplificaría y se operarían directamente con el convoy completo y sin mayores inconvenientes.

En consecuencia, la operatoria desde Puerto Yerúa se hace muy complicada y onerosa, desde el punto de vista de la operación fluvial y teniendo en cuenta la poca distancia entre ambos puertos, todo parecería indicar que el puerto ideal para operar en esa zona del río Uruguay Medio, debería ser Nueva Escocia.

6.3.1 Balizamiento del río Uruguay Medio

El mismo debería ser apto para la navegación de remolcadores de empuje y de buques feeders hasta el puerto de Liebig. En tal sentido, se debería concentrar el esfuerzo del balizado en cuestiones que tengan que ver con las debidas “ayudas a la navegación” y a la delimitación de zonas de amarre en la costa y en zonas bajas para asegurar una operatoria segura de los remolcadores de empuje, principalmente, en lo atinente a la carga, descarga y permanencia de las barcasas en la zona.

Sobre las boyas a colocarse, las mismas deberían ser tales que permitan la navegación diurna y nocturna, particularmente aguas abajo de Liebig. Asimismo, la señalización debería ser la adecuada para este tipo de navegación comercial – remolcadores de empuje-, particularmente con balizas y señales de enfilación. Inclusive, se debería mantener actualizado el balizamiento en los pasos críticos “El Sombrerito” y “Hervidero”, según la altura del río.

6.3.2 Mantenimiento del dragado del río Uruguay Medio

Se debería contemplar que sea realizado en forma permanente, de tal manera que se pueda garantizar una navegación segura a lo largo del año. Inclusive, se debería prestar especial atención a las bajantes / cuando la represa de Salto Grande está cerrada por un tiempo prolongado y cuando se produce la liberación del agua en épocas de creciente, oportunidad en la cual, el fuerte caudal arrastra gran cantidad de sedimentos, determinando que los bancos se proyecten hacia el canal de navegación, tapándolo y restringiendo las profundidades disponibles para las embarcaciones que realizan navegación comercial.

En cuanto a la navegación con remolcadores de empuje se debería planificar un sistema de amarres en la costa o mediante la colocación de boyas de amarre para barcasas a lo largo del río Uruguay, particularmente, en la zona del río Uruguay Medio, lo cual permitiría trabajar con “cortes” de barcasas y así facilitar una operatoria ágil y segura durante las épocas de bajante, especialmente, en la zona aguas arriba de Liebig.

6.4 Puerto de Liebig: el gran puerto argentino del río Uruguay Medio

Con la posibilidad cierta y cercana de que los gobiernos de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay, a través de la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) decidan dragar el río Uruguay Medio, surge una cuestión que debería ser atendida por el gobierno nacional: y se refiere a la necesidad de asegurarle al puerto de Liebig condiciones óptimas de navegabilidad, similares a las que posee el puerto de Paysandú.

Según trascendió, la CARU tendría decidido dragar el río Uruguay aguas arriba del puerto uruguayo de Paysandú a doce (12) pies al cero hasta el puerto Nueva Escocia, en tanto que, aguas arriba de este puerto y hasta el puerto de Salto, serían diez (10) pies al cero el agua disponible para las embarcaciones comerciales que naveguen esta zona.

Así las cosas, los intereses fluvio-portuarios argentinos podrían verse negativamente afectados porque si no se aclara debidamente en el correspondiente pliego de licitación del dragado del río Uruguay Medio, al puerto de Liebig se lo dragaría a tan solo doce (12) pies; siendo aconsejable para preservar los intereses y los beneficios para la región entrerriana que las tareas de dragado consistan en llevar la profundidad de este paso a diecinueve (19) pies al cero.

En realidad, entendemos que a dicha estación fluvial se le deberían asegurar las mismas condiciones de navegabilidad que se le están asignando al puerto de Paysandú en la primer etapa del dragado del río Uruguay.

Esto presupone, no solo dragar el Paso San Francisco – cuyo fondo es de arena – sino que además se haría necesario señalar la restinga que se encuentra a ambas márgenes del canal principal.

Justifican las afirmaciones aquí vertidas, el hecho de que en épocas pasadas, funcionó el frigorífico de capitales ingleses “Swift” y desde este puerto argentino, llamado “Fábrica Colón” (Liebig) operaban buques de ultramar que llegaron a transportar hasta diez mil (10.000) toneladas de conserva de carne vacuna.

Características del puerto de Liebig

Según consigna el Derrotero Argentino correspondiente al Río Uruguay, el puerto de “Fábrica Colón” se encuentra ubicado en el kilómetro 228 del río Uruguay, sobre la margen derecha. El mismo contaba con tres muelles, teniendo cada uno de ellos 24 metros, el primero, 40 metros el del medio y 10 metros el que estaba más abajo. Inclusive; las profundidades que se contaban al cero eran de 15 pies, 27 pies y 22 pies, respectivamente.

Como se ve, esto nos daría una idea primigenia de las profundidades que tenía este puerto exportador de conservas al mundo, por lo cual, desde el Centro de Patrones y Oficiales Fluviales de la República Argentina, entendemos que se debería construir / readecuar un muelle especializado en la operatoria de barcazas y de buques feeders, los que podrían transportar contenedores y carga general similares a los que operan en la hidrovía Paraná - Paraguay.

De ésta forma, nuestro país podría contar con un puerto de similares características en cuanto a la navegabilidad que Paysandú, contando con las siguientes fortalezas:

- desde Liebig podrían operar embarcaciones que dispondrían de 19 pies de profundidad al cero, quedando garantizada la operatoria con remolcadores de empuje de hasta nueve (9) barcasas y con buques portacontenedores que podrían zarpar con su bodega completa. Pudiendo desarrollarse una línea fluvial que podría unir este Liebig con los puertos de Concepción del Uruguay, Ibicuy, Buenos Aires, La Plata y Montevideo, entre otros.
- Se encuentra ubicado a pocos metros del canal de navegación principal, lo que presupone que las tareas de reacondicionar el acceso, serían mínimas.
- La cota de construcción por parte de sus antiguos dueños ingleses, le han otorgado una fortaleza fundamental: que el mismo sería operativo durante todo el año, teniendo en cuenta el pico de la mayor crecida histórica.
- Si desde Liebig se uniera, aguas arriba a otro puerto como Nueva Escocia y, aguas abajo a Concepción del Uruguay / Ibicuy, no solo se conformaría un sistema portuario entrerriano, sino que sería el puntapié inicial para desarrollar la navegación fluvial de cabotaje nacional.
- Otro de los aspectos que consideramos como una fortaleza para el puerto de Liebig es que cuenta con acceso terrestre directamente conectado con la Autovía Artigas (ruta 14), distante a tan solo cinco (5) kilómetros, por lo cual se maximizarían los beneficios del intermodalismo; el que surge de combinar la operatoria del transporte rodoviario (camión) con el transporte fluvial. Asimismo, dispone de grandes espacios para el acopio de las cargas que entren o salgan de dicho puerto.

Por ello, se hace necesario dotar al puerto argentino de Liebig de las mismas condiciones de navegabilidad que se estará brindando al puerto de Paysandú porque significaría constituir un punto logístico regional a partir del cual podría pivotear la operatoria de cargas del norte de la provincia de Entre Ríos y sur de Corrientes; tanto de exportación, de importación siendo el puntapié inicial para desarrollar la navegación fluvial de cabotaje nacional.

6.5 Beneficios del dragado del río Uruguay Medio

A partir del dragado del río Uruguay Medio, la República Argentina pasaría a tener un sistema portuario nacional porque se le aseguraría a Nueva Escocia doce (12) pies de profundidad al cero, el puerto de Liebig con diecinueve (19) pies al cero y Concepción del Uruguay ofrecería al complejo agroexportador y frigorífico de la región un conjunto de alternativas logísticas porque podrían operar buques de ultramar, portacontenedores feeders y remolcadores de empuje.

El dragado y el balizamiento del río Uruguay desde el kilómetro 0 hasta el puerto de Concordia constituye un salto cualitativo desde el punto de vista logístico fluvial porque dotaría de competitividad al complejo exportador foresto industrial argentino – la principal carga disponible para transportar-, a las cargas contenedorizadas de importación y exportación y al turismo fluvial, sumando a ello, contar con una hidrovía moderna con una profundidad y una señalización de última generación.

Atento a ello, la Hidrovía del Uruguay debería ser mantenida en forma permanente no solo en lo atinente al dragado y sino que también en su balizamiento desde el puerto de Salto hasta el km 0 del río Uruguay . Asimismo, el “Río de los Pájaros” debería receptor las políticas públicas para convertirlo en una herramienta de desarrollo de un sistema de puertos argentinos sobre el río Uruguay.

En consecuencia, si se analiza con una visión prospectiva y desde el punto de vista de la logística portuaria, los beneficios de realizar el dragado del río Uruguay Medio, es que la República Argentina podría contar con tres puertos comerciales que se podrían desarrollar a lo largo del río Uruguay, sobre la margen derecha:

- **Río Uruguay Inferior:** Concepción del Uruguay, en el km 187
- **Río Uruguay Medio:** a) los puertos de Fábrica Colón – Liebig en el km 228 y b) el puerto de Nueva Escocia en el km 297 / puerto en el ex Frigorífico Yuquerí.

Es necesario destacar que la operatoria de dragado y balizamiento en el río Uruguay Medio debería contemplar no solo el dragado de la vía navegable, propiamente dicho sino que, además, se hace necesario facilitar la profundización, la operatoria y los accesos a las mencionadas estaciones fluviales (Liebig y Nueva Escocia / Yuquerí).

6.5.1 Hacia el necesario equilibrio de la balanza fluvial argentina

Considerando que con la obra de dragado actual, la balanza fluvio-portuaria binacional está decididamente inclinada hacia el lado uruguayo, porque con el dragado del río Uruguay Inferior (hasta Paysandú), la ROU pasa a contar con un sistema portuario nacional constituido por 4 puertos: Nueva Palmira, Fray Bentos, Nueva Berlín y Paysandú; en tanto que la Argentina cuenta con tan solo 1 puerto operativo: Concepción del Uruguay.

Si se dragara el río Uruguay Medio hasta Concordia / Salto siguiendo las ideas propuestas por el Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, la Argentina contaría con 3 puertos sobre el río Uruguay:

a) Nueva Escocia - b) Liebig - c) Concepción del Uruguay,

los que proveerían de cargas al gran puerto HUB de Entre Ríos: Ibicuy. Como se ve, ejecutando una obra de las características propuestas, la balanza fluvio-portuaria binacional se equilibraría.

En consecuencia, con la obra de dragado, el balizamiento y mantenimiento permanente de ambos hasta el puerto de Concordia, se estaría ante una propuesta que conlleva un salto cualitativo de magnitud porque, desde el punto de vista logístico fluvial, se dotaría de competitividad al complejo exportador foresto industrial argentino – la principal carga disponible para transportar-, a las cargas contenedorizadas de importación y exportación y al turismo fluvial, sumando a ello, contar con una hidrovía moderna con una profundidad y una señalización de última generación.

6.6 Análisis comparativo de la propuesta de dragado del Río Uruguay Medio y el proyecto de la CARU para el río Uruguay Medio

En sendas jornadas de “Promoción del Transporte Fluvio-Marítimo en el Río Uruguay” organizadas por la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) en 2018, el organismo diplomático binacional hizo saber su proyecto relacionado con el dragado y el balizamiento del Río Uruguay desde Paysandú hasta los puertos de Concordia – Salto.

Así fue que el mismo fue presentado en **Fray Bentos el 6 de setiembre de 2018** en la Jornada organizada por la Delegación uruguayo, a través de la exposición de la ingeniera Graciela de León; **en tanto que el 12 de setiembre en Concepción del Uruguay** hizo lo propio la Delegación Argentina de CARU, a través del ingeniero Hugo Prendes.

Por otra parte, en el proyecto de Desarrollo Comercial del Río Uruguay – “Compromiso Uruguayense” -, **propuso una idea de neto corte desarrollista.**

Existen marcadas diferencias entre el “Proyecto de la CARU para el dragado del río Uruguay hasta Concordia” y la propuesta que aquí se expone.

Como se ve, la idea y la concepción de Desarrollo del Río Uruguay que surge de lo **propuesto por “Compromiso Uruguayense”**, se distingue por una concepción desarrollista con la región y en el equilibrio que debería imperar en el marco de una relación binacional – argentino uruguaya-, la que debería ser de neto corte cooperativo.

En tal sentido, no solo se favorecería el surgimiento de un sistema portuario nacional sobre el río Uruguay sino que, además, **asistimos a una oportunidad histórica: la posibilidad del renacimiento de la flota fluvial argentina de la mano del flete fluvial forestal y de la navegación de cabotaje.**

Mantener equilibrado los brazos de la balanza fluvio-portuaria en el marco del río Uruguay debería ser el objetivo de ambos países, lo que no ocurriría si se llevara adelante el Proyecto CARU para el río Uruguay Medio – zona comprendida entre el km 187 y el km 332 del Río Uruguay.

Por ello, afirmamos que se estarían vulnerando los intereses estratégicos de la República Argentina si se llevara adelante el dragado que planifica la CARU porque con el dragado del río Uruguay Inferior (hasta Paysandú), la República Oriental del Uruguay pasa a contar con un sistema portuario nacional constituido por 4 puertos: Nueva Palmira, Fray Bentos, Nueva Berlín y Paysandú; en tanto que la Argentina cuenta con tan solo 1 puerto operativo: Concepción del Uruguay.

Si se dragara el río Uruguay Medio hasta Concordia / Salto, la Argentina podría contar con 3 puertos sobre el río Uruguay: Nueva Escocia, Liebig y Concepción del Uruguay, los que proveerían de cargas al gran puerto HUB de Entre Ríos: Ibicuy. Como se ve, ejecutando una obra de las características propuestas, **la balanza fluvio-portuaria binacional se equilibraría y la relación se seguiría manteniendo como hasta el momento, con un perfil cooperativo y desarrollista.**

Por qué afirmamos que la relación bilateral de ambos estados, en el marco de la “Integración Transfronteriza” debe tener un perfil desarrollista?

Porque con el dragado del río Uruguay, concebido el mismo como una obra de infraestructura fluvial-portuaria, no solo fortalece el proceso de integración regional actualmente en marcha sino porque, además, se dota de una herramienta estratégica para toda la región vinculada a esta hidrovía y permite su inserción en el contexto de la economía mundial, pero ello debería ser con **una visión que le permita a la región superar sus desequilibrios y asimetrías internas en pos de un desarrollo sustentable y de largo plazo.**



Por ello, sostenemos que se debe desarrollar armónicamente y en toda su extensión la hidrovía del Río Uruguay desde su desembocadura en el km 0 hasta los puertos de Salto – Concordia; con una visión cooperativa tanto en el manejo de las cargas como en materia de inversión, no se puede ni se debe privilegiar el desarrollo de la parte Inferior del río Uruguay con respecto al sector Medio del mismo.

El dragado del Río Uruguay Medio determina la bases para que la Argentina desarrolle su propio sistema portuario; dado que podría contar con tres puertos comerciales, los que conformarían un “Sistema Portuario de Cargas”, más un “Sistema Portuario Fluvial Turístico” que se crearía a partir del desarrollo de los “Nodos Turísticos Fluviales” que se emplazarían en las principales ciudades argentinas ubicadas a lo largo del río Uruguay.

6.7 Comparativa del proyecto CARU DE DRAGADO DEL RIO URUGUAY MEDIO con el propuesto en el presente Proyecto de Desarrollo Comercial

Navegabilidad Río Uruguay Paysandú – Concordia / Salto	Propuesta Desarrollo Comercial Río Uruguay	Proyecto de la CARU
Profundidad al cero	Hasta el puerto de Liebig: 19 pies Liebig – Nueva Escocia: 12 pies Nueva Escocia – Salto: 10 pies Mantenimiento del dragado todo el año y en forma permanente	8 pies
Tren de barcaza (convoy)	Liebig aguas abajo: 9 barcazas Nueva Escocia aguas abajo: 4 barcazas Salto / Concordia: 2 barcazas en “cortes” hasta Nueva Escocia y allí rearmar convoyes de 4 barcazas	3 barcazas tipo Misissipi
Ancho de canal	Liebig aguas abajo: 100 metros Nueva Escocia aguas abajo: 80 mts	70 metros
Balizamiento	Boyas lumínicas para navegar las 24 hs. Colocación de balizas de enfilación en tierra Colocación de boyas para el amarre de barcazas que permitan una operatoria segura todo el año Mantenimiento del balizamiento todo el año y en forma permanente, especialmente luego de bajantes y crecientes pronunciadas	Boyas ciegas solo apto navegación diurna
Carga prevista	Raleo de eucalipto del complejo foresto industrial entrerriano / correntino para las pasteras uruguayas (solo alrededor de Concepción del Uruguay se estiman 2,5 millones de toneladas), cereal, citrus, contenedores (de importación y exportación) y cargas de aguas arriba como insumos para el sector agropecuario, ejemplo fertilizantes. Turismo fluvial a partir de los Nodos Turísticos Fluviales Binacionales	670 mil toneladas con trenes de 2 barcazas de citrus, arroz, carne

7 El turismo fluvial: la otra pata del desarrollo comercial del río Uruguay

La operatoria de buques y catamaranes fluviales es otro componente del desarrollo comercial del río Uruguay; es decir que es la segunda alternativa que se presenta junto al flete de madera para operar el renacimiento de la flota fluvial argentina y la navegación de cabotaje nacional.

Desde el punto de la actividad turística fluvial, el puerto de Concepción del Uruguay constituye la alternativa de “YA – AHORA” para montar una estación fluvial turística que no solo integraría a la Argentina internacionalmente sino que, también, apuntalaría la integración regional nacional / provincial.

De ésta forma, contando con la respectiva habilitación nacional para operar como puerto, bien podría ser el “pivot” fluvial a partir del cual se integraría con las ciudades de San José, Liebig y Concordia de aguas arriba, en tanto que, de aguas abajo podría unir y articular con la ciudad de Gualeguaychú.

Con una operatoria turística fluvial, no solo sería comercial el vínculo con los uruguayos sino que además, se afianzarían los lazos históricos, sociales, educativos, culturales y laborales en la región.

Otro aspecto a considerar, que si bien no es objeto de estudio pero que vale la pena señalar, es la iniciativa que un grupo de vecinos de esa ciudad está desarrollando junto a la Municipalidad uruguayense para conformar un Proyecto Ferro - Fluvial Turístico que una la estación de trenes de Concepción del Uruguay con la del Palacio San José.

Dicha iniciativa ferroviaria prevé que se la articule con un nodo turístico fluvial binacional, integrando a los puertos de Colón (ARG), Paysandú (ROU), San José (ARG), Liebig (ARG) y el Parque Nacional El Palmar (ARG).

Como se observa, la actividad fluvioportuaria se encuentra en condiciones de ser un catalizador en el proceso de integración binacional argentino - uruguayo porque:

- en cuestiones de navegación comercial relacionadas a las cargas, se robustece y afirma cuestiones de orden comercial;
- en tanto que en el caso del quehacer fluvial turístico, no solo se trabaja en lo comercial sino que además surgen otros aspectos no menos importantes de los procesos de integración regional: económico, cultural, histórico, social, laboral y educativo.

A la oportunidad de desarrollo que viene de la mano del dragado del río Uruguay se le debe sumar la posibilidad de que se apliquen las políticas públicas estatales que permitan un proceso de “Desarrollo Local / Departamental” con la navegación fluvial como “leit motive” logístico.

7.1 Turismo Fluvial y “Desarrollo Local / Departamental”

Este es el que tiene a los municipios como epicentro político; porque la Municipalidad ocupa la centralidad, a través del desarrollismo con eje en ciertos actores, los que constituyan una palanca para una mayor cohesión social y que mejoren el desenvolvimiento de actores que en las localidades en las cuales confluyan en la elaboración de políticas que posibiliten cambiar y favorecer las situaciones de desventajas económico – productivo, medio ambiental, cultural y sociolaboral.

Como ejemplo concreto de esto, surge esta propuesta nacida en el seno de un grupo de vecinos que decidieron activar el ferrocarril uniendo la ciudad de Concepción del Uruguay con el Palacio San José; sumando a ello, la idea de conformar un “Nodo Turístico Fluvial” con eje en el puerto de Concepción del Uruguay, lo que implica la necesidad de articular dos medios de transporte que estarían al servicio del desarrollo turístico de la región.

Por ello, es que a nivel local, en el territorio, es necesaria una dinámica entre gobierno municipal, empresarios, sindicatos, organizaciones del tercer sector, todos ubicados en el mismo lugar, por lo cual se hará necesario establecer nuevas relaciones, quizás nuevos modos de entendimiento.

Con el río Uruguay dragado y en condiciones óptimas de ser navegado – con la señalización adecuada y con un sistema de seguridad náutico adecuado -, las oportunidades que surgen para los estados municipales están a la vista, por ello, es que se hace necesario que el desarrollo del turismo fluvial sea una verdadera alternativa para desarrollar comercialmente el río Uruguay y todas las ciudades ubicadas en torno a ésta hidrovía.

Es necesario destacar, que si se desarrollara en forma sustentable y estratégica ésta actividad, se beneficiarían no solo a las ciudades ubicadas a la vera del río sino a aquellas que están ligadas por los productos y servicios que podrían enlazarlas con las “ciudades - puertos”.

Por definición, puerto es una herramienta de desarrollo regional, no se restringe a la ciudad propiamente dicha aunque todo el quehacer del mismo repercuta en forma directa en el municipio en el cual está enclavado. Asimismo, es necesario destacar que el ámbito de influencia de esa estación portuaria o “hinterland” es el que le da el alcance y la proyección regional.

Así como con el transporte de cargas fluviales se beneficia toda una región, lo mismo ocurre con el turismo fluvial porque el beneficio de esta actividad no solo se refiere a la ciudad que “tiene un puerto en su puerta” sino que contiene al resto de las comunidades cercanas; por lo cual el beneficio no es local...el beneficio es regional.

Esta visión de la integración binacional, nos obliga a trabajar mancomunadamente entre las ciudades – puerto que están ubicadas a la vera de esta “Hidrovia de la Integración”. **Así como Colón – Concepción del Uruguay – Paysandú podrían constituir las partes de un mismo “Nodo de Desarrollo Turístico Fluvial”; Concordia podría constituir otro nodo fluvial turístico con Salto, en tanto que Gualeguaychú podría hacer lo propio con Fray Bentos y Nueva Berlín.**

Solo resta señalar que Aníbal Sampayo afirmaba que “el río Uruguay es un tiento de plata cosiendo dos lonjas de un mismo cuero, Uruguay y Argentina”, y podría ser, justamente, el turismo fluvial una herramienta de desarrollo local / regional que bien podría estimular una integración en su visión multidimensional.

7.2 Concepción del Uruguay: plantean proyecto ferro-fluvial turístico

Un grupo de vecinos de La Histórica se ha puesto como meta volver a tener el tren ingresando a Concepción del Uruguay articulando con el puerto uruguayense a través de un nodo turístico fluvial y de cargas.

Desde el Ferroclub de Concepción del Uruguay señalaron que «sabemos que no es tarea fácil, pero estamos dispuestos a arriesgar y trabajar para que el sueño de todos se haga realidad.

El objetivo es el de recuperar el tren turístico hacia el Palacio San José articulando con el puerto uruguayense

Se está trabajando en la elaboración de un proyecto para recuperar un tren turístico que una la Estación del Ferrocarril de Concepción del Uruguay y el Palacio San José, lo cual es factible considerando el estado actual de las vías, por lo que se avanzará en la elaboración de dicho proyecto.

Además, está latente la posibilidad de articular dicho nodo ferroviario con otro fluvial turístico con eje en el puerto uruguayense.

“Nuestra intención es conformar una Asociación Civil, e ir teniendo de a poco pasos firmes pero seguros en el andar. Hemos tenido reuniones con diversas autoridades políticas del departamento y la ciudad tratando de llegar a una idea de la actualidad real sobre el presente y el futuro del Tren en la zona”, explicó Jorge Sittoni uno de los promotores de la propuesta.

En torno al proyecto ferroviario, señalaron quienes buscar fortalecer este club iniciado a fines del año pasado que “pensamos que sería genial construir un Museo dentro de la Estación del Tren que albergue el pasado, el presente y el futuro del Ferrocarril a nivel local, provincial, nacional e internacional, desde lo físico como también desde lo virtual, con la existencia de muchos simuladores que albergan la experiencia del Ferrocarril desde el simple escritorio de una buena PC”.

8 La multimodalidad en el transporte y el rol del puerto de Concepción del Uruguay y su rol como “By Pass Logístico Portuario - Ferroviario Regional” entre Montevideo (ROU) con Encarnación (PY)

Teniendo en cuenta el rol que tiene la Infraestructura en el proceso de Integración Regional y, a partir de la propuesta de Integración Regional Nacional para que las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones se asocien y conformen la región “Mesopotamia Argentina” y se articule así, en torno a la misma, un acuerdo internacional con los hermanos de la República Oriental del Uruguay y con la República del Paraguay, es que surge la presente propuesta.

Si mutara la provincia de Entre Ríos mutar su eje geopolítico actual – Este Oeste dentro de la Región Centro - hacia una integración NORTE – SUR, respetando el sentido en como corren los ríos Uruguay y Paraná y apoyado esto, en el tendido de vías férreas del Ferrocarril General Urquiza que acompañan en su trazado al Río Uruguay se podría llevar adelante la propuesta de instalar un sistema logístico que articule los tres modos de transporte – ferroviario, rodoviario y fluvial- para poder implementar una línea logística que una al puerto de Montevideo (ROU) con la ciudad paraguaya de Encarnación, quedando el puerto argentino de Concepción del Uruguay como “By Pass logístico regional”.

Como se ve, **la idea Geopolítica** consiste en avanzar en un proceso de integración regional nacional y en un acuerdo de trabajo con dos pueblos hermanos – los paraguayos y los uruguayos -, lo que permitiría una salida al Atlántico para otras dos subzonas del Mercosur: el sur de Brasil y el sur de Bolivia, así las cosas se estaría moviendo un volumen de cargas más que interesante de exportación de alimentos y de insumos para el desarrollo de energía alternativa (el litio y mineral de hierro que proyecta a Bolivia al mundo) y de importación para la región.

Con la Geopolítica decidida, se hace imprescindible la implementación de una Geoestrategia, lo que conlleva la necesidad de basar esta visión en la realidad en un proceso denominado “**Integración por la Infraestructura**”; a partir de lo que implica avanzar en un proceso de integración regional multidimensional.

Así las cosas, **la Geotáctica que se debería llevar adelante para materializar estos grandes objetivos nacionales y regionales es la de implementar un modelo de transporte multimodal** que permita desarrollar una línea logística que una Montevideo (ROU) con el puerto de Concepción del Uruguay y su estación de trenes, para desde allí, atravesar toda la región Mesopotamia Argentina en tren y así arribar a la ciudad de Encarnación, República del Paraguay.

De ésta forma, un trabajo armónico y coordinado de los medios de transporte como los buques, los camiones y los trenes, conformarán un círculo virtuoso de la logística para vincular toda esta región del MERCOSUR.

Concretamente, en el caso puntual de la integración de la “Región Mesopotamia Argentina”, al unir Montevideo (ROU) con la ciudad de Encarnación (PY), operación de orden multimodal que ubica al puerto de Concepción del Uruguay en su rol de “By Pass Logístico Portuario - Ferroviario”.

El enlace ferroviario entre Concepción del Uruguay, provincia de Entre Ríos con la estación Garupá, ubicada en Posadas, provincia de Misiones es una de las partes más importantes de esta operatoria logística, lo que requiere de la especial atención por parte del gobierno nacional a los efectos de poder avanzar en la materialización del presente proyecto.

La carga transportada por el Ferrocarril General Urquiza, actualmente bajo la administración de la empresa estatal “Trenes Argentinos Cargas”, juega un papel fundamental y estratégico dado que permite enlazar, a través del ferrocarril, el puerto entrerriano de Concepción del Uruguay con Encarnación, Paraguay.

Es de vital importancia avanzar en la vinculación DIRECTA de la “Ciudad - Puerto” de Concepción del Uruguay (RA) con Encarnación (PY), para ello, se debe poder franquear el río Alto Paraná a través de la conexión ferroviaria que se extiende a través del complejo internacional “San Roque González de Santa Cruz”.

Es necesario consignar que el puente internacional San Roque González de Santa Cruz es un puente carretero y ferroviario ubicado sobre el río Alto Paraná. El mismo es franqueado diariamente por un Tren Binacional que une Posadas con Encarnación que transporta pasajeros entre ambas ciudades. Los trenes salen de la estación apeadero Posadas, recorren ocho (8) kilómetros hasta llegar a la estación de ferrocarril en Encarnación.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, el desarrollo de la “Infraestructura de Integración” estará garantizando:

- el acceso de las producciones locales a los mercados nacionales, regionales e internacionales, para promover mejores oportunidades de desempeño económico para las zonas rezagadas;
- la promoción de la inversión privada, dado que una mayor dotación de infraestructuras determina la localización de inversiones productivas;
- una mayor cohesión social, en la medida que permite a los habitantes acceder a los bienes y servicios necesarios para garantizar su calidad de vida, así como desarrollar relaciones de complementariedad y solidaridad entre territorios vecinos.

Así las cosas, podemos señalar en el caso puntual de este cambio del eje geopolítico de una región de la República Argentina que da lugar a la “Región Mesopotamia Argentina” asociada con los hermanos paraguayos y uruguayos; lo que a su vez beneficia y vincula al mundo al sur de Brasil y al sur de Bolivia. Esta proyección geopolítica debería ser explicitada y planificada por los Estados Participantes, de modo que las adiciones de la infraestructura, como es el dragado del río Uruguay y del Río de la Plata, el adecuado mantenimiento del Ferrocarril General Urquiza, el estado de las rutas y la coordinación del uso del enlace ferroviario binacional Posadas – Encarnación garanticen el

logro de los objetivos de equilibrio territorial y desarrollo interno, integración regional e inserción global.

8.1 Ferrocarril Urquiza: situación logística actual. Importancia en la operatoria

El ferrocarril General Urquiza, actualmente administrado por la empresa “Trenes Argentinos Cargas” y cuyo tendido de rieles atraviesa los territorios de las provincias que componen la región “Mesopotamia Argentina”, constituye una pieza importante en la operatoria logística propuesta, consistente en unir Montevideo (ROU) con Encarnación (PY).

Es sabido que el rol del puerto montevideano es el de ser la plataforma transocénica de las mercaderías que ingresen o egresen por dicho puerto de ultramar; ello implica que un buque feeder enlace el mismo con el denominado “By Pass Logístico Multimodal”, es decir al puerto entrerriano de Concepción del Uruguay.

La operatoria multimodal prevé que un buque feeder navegue por el Río de la Plata – Canal Martín García – y por la vía navegable del Río Uruguay y amarre en el único puerto comercial que posee la Argentina sobre el “Río de los Pájaros”. A partir de allí, el transporte ferroviario adquiere un papel protagónico, articulando con el camión.

Una vez amarrado el buque y descargada la carga a muelle, es transportada hasta la estación ferroviaria de Concepción del Uruguay, adonde será reembarcada en tren con destino a la estación de Garupá – Posadas, Misiones – y, eventualmente, directamente a Encarnación.

De esa forma, **el ferrocarril recorrerá y atravesará en sentido sur – norte las provincias argentinas de Entre Ríos, Corrientes y Misiones – la Mesopotamia Argentina -, en forma paralela a como corre el Río Uruguay.** La distancia a recorrer por ferrocarril sería de ochocientos sesenta y dos (862) kilómetros más el cruce por el puerto internacional que une Posadas con Encarnación.

Esa distancia de ochocientos sesenta y dos (862) comprenderían dos tramos en ferrocarril articulados entre sí:

- sesenta y dos (62) kilómetros desde Concepción del Uruguay hasta Basabilbaso en sentido este – oeste y luego,
- ochocientos (800) kilómetros entre Basavilbaso (provincia de Entre Ríos) y la estación logística – ferroviaria de Garupá, en Posadas, provincia de Misiones.

No se debería soslayar que el puente Posadas – Encarnación permite el enlace ferroviario entre ambas ciudades, el que si fuera utilizado adecuadamente, permitiría un tránsito ágil, eficiente y competitivo con destino a la República del Paraguay, quedando así la distancia total en ochocientos setenta (870) kilómetros de ferrocarril.

La situación actual del Ferrocarril Urquiza indica que se encuentra operativo desde la estación de Tapebicuá, estación ubicada treinta (30) kilómetros al norte de Paso de los Libres (Corrientes); implicando una distancia a recorrer de cuatrocientos cincuenta (450) kilómetros de vías entre dicha estación con Basavilbaso; quedando trescientos (300) kilómetros de distancia a cubrir por camión para llegar a Posadas, Misiones.

No obstante, se debe tener en cuenta que la distancia por ferrocarril entre Tapebicuá (Corrientes) y Garupá (Posadas, Misiones) es de doscientos noventa y ocho (298) kilómetros, tramo de vía que requiere de tareas de desmalezado y limpieza, por lo que si se asignaran las cuadrillas de personal respectivo – unas dieciocho (18) personas -, este tramo podría estar operativo en un plazo no mayor a los treinta días.

Sobre el tramo de sesenta y dos (62) kilómetros de vías que separa la estación de trenes de Concepción del Uruguay con Basavilbaso, se requeriría de mantenimiento correctivo y el refuerzo de puentes y pasos críticos; pudiendo ser el plazo de trabajo para acondicionar ese tramo de unos cuatro (4) meses, aproximadamente.

En la actualidad, con las locomotoras y vagones que dispone el Ferrocarril General Urquiza, se podrían realizar dos (2) giros en el tramo Basavilbaso (ER) – Garupá (Posadas, Misiones), aunque estiman que en condiciones óptimas el plazo de quince (15) días, podría reducirse a once (11) por cada viaje redondo – de ida y vuelta -, es decir que se optimizaría el rendimiento y serían tres (3) los viajes mensuales que se podrían realizar.

Las locomotoras que se disponen actualmente en el Ferrocarril Urquiza tienen una capacidad de tracción de treinta (30) vagones; en tanto que por cada vagón se pueden transportar treinta (30) toneladas de carga; si se mide en contenedores, se tendrá que cada vagón puede llevar un (1) contenedor de 40 pies o dos (2) contenedores de 20 pies.

No obstante lo señalado en el párrafo anterior, si al parque de locomotoras que posee en la actualidad el Ferrocarril Urquiza se le asignaran locomotoras nuevas, capaces de llevar cien (100) vagones por viaje, la eficiencia operativa y por ende, su competitividad se vería aumentada significativamente por cada viaje.

Un dato adicional a tener en cuenta y, que si bien no es objeto de estudio, pero que sí se debería tener en cuenta, es lo relacionado con el puerto entrerriano de Ibicuy; es que la línea ferroviaria General Urquiza se encuentra plenamente operativa para operar con trenes, YA - AHORA, desde Tapebicuá hasta Zárate, provincia de Buenos Aires. Esto implica que se puede unir, como ya está ocurriendo, la estación de Holt, en la localidad de puerto Ibicuy, en Entre Ríos con Posadas, Misiones. En consecuencia, el ferrocarril General Urquiza bien puede unir el puerto argentino de aguas profundas de Ibicuy con Encarnación (PY), siendo requisito indispensable para esto que las vías que unen Tapebicuá (Corrientes) con Garupá (Posadas, Misiones) estuvieran en condiciones operativas.

8.2 El modo rodoviario (camión) en el tramo Montevideo – Encarnación – Asunción

Si se implementara en el corto plazo el multimodalismo como forma de unir el Océano Atlántico con el sureste de Paraguay y, teniendo en cuenta el estado actual de las vías del ferrocarril General Urquiza, se debería tener en cuenta que el camión sería el medio ideal para el transporte en distancias cortas, articulando entre el buque - el ferrocarril y viceversa. Esto implica mantener en óptimas condiciones operativas los caminos que vinculan las estaciones de transferencia de cargas, ya sea puertos como estaciones de carga del ferrocarril.

Si se decidiera operar con contenedores en el corto plazo en el trayecto Montevideo (ROU) con Encarnación (PY), teniendo en el puerto de Concepción del Uruguay como “By Pass Logístico Fluvial Portuario”, se debería operar de la siguiente manera:

☐ Entre Montevideo – Concepción del Uruguay, en buque feeder hasta el puerto de Concepción del Uruguay; se descarga el contenedor y se embarca el mismo en un camión, debiéndoselo transportar desde el puerto uruguayense hasta la estación ferroviaria de Basavilbaso – adonde se disponen de amplios espacios para la carga / descarga -. En la misma se reembarcaría el contenedor en tren y desde allí hasta la estación de Garupá, en Posadas, provincia de Misiones.

Desde la estación de Garupá, adonde se disponen de los espacios adecuados para la estiba / desestiba de contenedores, se debería transportar en camiones hasta su destino final, ya sea Encarnación (PY), Asunción del Paraguay, sur de Brasil.

Es necesario destacar que si se acondicionara adecuadamente el tramo ferroviario Concepción del Uruguay – Basavilbaso – 62 kilómetros de vías-, el contenedor estaría saliendo desde la estación de trenes de Concepción del Uruguay con destino directo y final a la estación de Garupá (Posadas, Misiones) o bien podría ser transportado directamente a Paraguay, si se dispusiera el franqueo del tren con contenedores del puente binacional Pasadas - Encarnación.

Inclusive, si se pusieran en condiciones las vías del ferrocarril que vincula la Estación de Trenes de Concepción del Uruguay con el puerto uruguayense, los contenedores / cargas a granel podrían vincularse directamente por ferrocarril de puerto a puerta.

Es que en la única estación fluvial comercial que posee la Argentina sobre el Río Uruguay dispone de un enlace ferroviario que enlaza puerto con estación ferroviaria, que si bien debería ser objeto de mantenimiento ferroviario correctivo, en caso de ser realizado, aumentaría sensiblemente las condiciones de competitividad por medio de la logística porque se disminuyen las cantidades de movimientos de estiba y desestiba.

En consecuencia, si se lograra la articulación de los tres modos de transporte, en una operación logística signada por el hecho de que cada uno realice el flete en los tramos de kilómetros para los que son más competitivos, se habrá logrado un “círculo virtuoso logístico” dado que se estaría

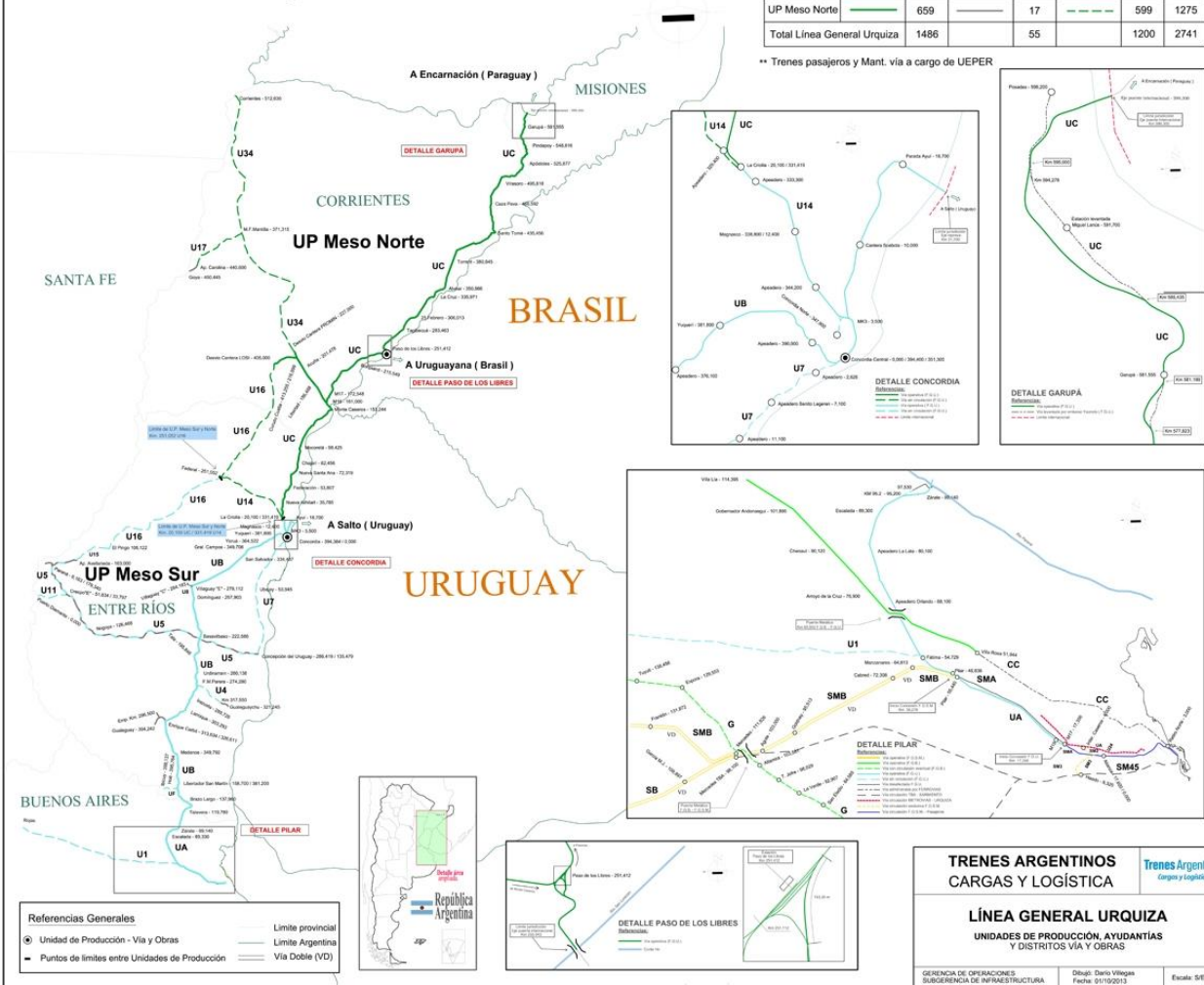
conformando una operación multimodal que uniría Encarnación (PY) – Concepción del Uruguay (RA) – Montevideo (ROU), proyectando al mundo, además, de la región señalada, a las industrias enclavadas en el sur de Brasil y en el sur de Bolivia. Proyección geopolítica que requiere de la debida participación de todos los estados involucrados en ésta operatoria internacional.

8.3 Detalle ramal línea Urquiza – Mesopotamia Argentina

DETALLES Y RAMALES LÍNEA GENERAL URQUIZA

UNIDADES DE PRODUCCIÓN	RAMALES						Total por UP
	En operación		Desafectado		Sin circulación		
	Referencia	Km.	Referencia	Km.	Referencia	Km.	
UP Meso Sur	510		38		601		1466
UP Meso Norte	317		17		599		1275
Total Línea General Urquiza	1486		55		1200		2741

** Trenes pasajeros y Mant. vía a cargo de UEPER



9 La integración sociolaboral fluvial con base en el Río Uruguay

Si se analiza la problemática que se genera en torno a la integración sociolaboral fluvial que debería llevarse adelante en el marco del proceso de integración regional binacional, que tiene a la República Argentina y la República Oriental del Uruguay como sus actores principales.

Tal proceso de integración argentino-uruguaya, con base en el río Uruguay y en las actividades conexas al mismo es de orden multidimensional. **El proceso es espontáneo, nacido al amparo de iniciativas sectoriales gubernamentales, de actores sociales y de organizaciones del tercer sector.**

Como ejemplo podemos citar la acción que realizan los municipios a través del “Comité de Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay”, un ejercicio que involucra a la denominada paradiplomacia; también se están sucediendo encuentros y relaciones binacionales de historiadores, de actividades culturales realizadas por artistas de las dos orillas, de las universidades de la región, encuentros deportivos, además de los proyectos de infraestructura de nivel gubernamental, inclusive de encuentros sindicales puntuales, entre otros.

El proceso integrador muestra una dinámica multidimensional que no surge ni avanza como consecuencia de la aplicación de políticas públicas provenientes de una planificación diplomática binacional. Solo se trata de iniciativas que llevan a una integración regional asistémica.

En éste contexto – el de la intención de desarrollar comercialmente el río Uruguay -, surgen incógnitas, **como por ejemplo, se desconoce cuál es el plan de desarrollo comercial del “Río de los Pájaros”, qué lugar se le tiene reservado a los trabajadores fluviales de ambos países**, qué cargas están disponibles para transportar, cómo impactaría en las ciudades ribereñas tal operatoria logística, si se podrá integrar a los puertos de la región en un sistema portuaria binacional, qué tipo de embarcaciones estarían disponibles para operar en este río que hermana a dos países con una misma cultura.

9.1 La importancia del nuevo sindicalismo fluvial: la “Teoría de la Bicicleta” aplicada al Desarrollo Multidimensional del Río Uruguay

En el plano de la historia, la lucha sindical fluvial registra una antecedente previo a los acuerdos de orden binacional para explotar comercialmente el río Uruguay; cuando en 1920 los trabajadores fluviales argentinos, uruguayos y paraguayos sindicalizados defendieron sus derechos y los del río Uruguay.

No obstante esta lucha que quedó en los registros históricos de la región, los tiempos que corren demandan de un nuevo sindicalismo; los trabajadores a través de sus organizaciones sindicales deben aportar las ideas y las acciones para construir una sociedad más justa y solidaria, además de promover la transición de un sindicalismo de protesta hacia un sindicalismo de proyecto, propositivo de un modelo de producción y distribución de la riqueza que favorezca a los trabajadores de ambos países hermanos.

De ahí la importancia de que se genere una integración laboral fluvial Socialmente justa para esta hidrovía en desarrollo.

La situación actual del Mercosur indica la necesidad de incorporar a la dimensión social, todas las cuestiones laborales dentro del proceso de integración económica. Esto visto desde un esquema integrador basado en la multidimensionalidad en el que se cruzan y yuxtaponen los componentes de la economía política y el mundo del trabajo, siguiendo al denominado “Modelo Social Europeo”⁹.

Así las cosas, es necesario citar la “Teoría de la Bicicleta”, la que fuera expuesta en oportunidad de desarrollarse en Paysandú (ROU), el Seminario Internacional celebrado en junio del 2004 denominado “Integración Fronteriza como motor del MERCOSUR”.

Esta teoría nace en momentos en que se estaba llevando adelante la planificación de la integración regional europea, *“en 1957 se da el Tratado de Roma impulsado por Schuman y Jean Monet. Schuman fue quien dijo que **la Comunidad de Europa que queremos organizar es una bicicleta y tiene dos ruedas, una rueda en lo económico y otra en lo político. No hay bicicleta sin las dos cosas**”* y ello, llevó a la conclusión que *“esto es todo lo contrario de lo que se diseñó del **MERCOSUR mercantilista**”*.

Una muestra que nos deja en la actualidad con una integración regional de neto corte comercial y económico y en la cual los derechos laborales comunitarios constituyen una simple enunciación y, por ende, todo se concentra en la economía, estando la política, lo social y lo laboral restringido a lo que ocurre en cada país integrante del bloque. **Por ello, podemos afirmar que a la bicicleta de la integración binacional argentino uruguay, le falta una rueda: la socio-política.**

Durante mucho tiempo se ha hablado del *“escaso avance del proceso integrador debido a una visión economicista y comercial soslayando, desde luego, la dimensión sociopolítica. Aunque advierte que pararse en esta última dimensión, hará fracasar el proceso”*. **Por lo que se hace necesario poner atención sobre la visión multidimensional de la integración y sus componentes:**

⁹ El **Modelo Social Europeo** es un proyecto en construcción, articulado en torno a la solidaridad colectiva, la equidad social y la eficiencia productiva. Promueve un modelo de ciudadanía social, entendido como limitación de la desigualdad social y económica, protección a los más vulnerables y partenariado social activo. Citado en el libro “Mercosur, integración y sociedad de trabajo” de Rubén Cortina y Alberto José Roble.

la política, la economía, la cultura, lo social, lo comercial, lo educativo, lo sanitario, el medioambiente.

El proceso de integración regional Mercosur y el binacional argentino uruguayo carece de políticas públicas regionales que tiendan en el mediano y largo plazo a **aliviar las asimetrías sociales. Tal cuestión – la de superar las asimetrías laborales - nos deja ante dos escenarios:**

- **superar desde el “efecto derrame”** de la actividad económica, es decir, privilegiar lo económico sobre el resto de las dimensiones.
- **abordar la problemática sociolaboral**, regionalmente y en clave multidimensional, considerando las políticas sociales y laborales binacionales como un objetivo diplomático en las negociaciones.

9.2 La ausencia de los trabajadores fluviales en los procesos de integración binacional

Si nos referimos al desarrollo comercial del río Uruguay hay un aspecto que debemos considerar insoslayable y preocupante: **la ausencia de los trabajadores fluviales en el proceso de integración binacional argentino – uruguayo;** vía navegable que atraviesa a Argentina, la ROU y Brasil.

La multidimensionalidad del proceso integrador, por ahora binacional, tiene a su faz sociolaboral fuera del esquema, porque solo se están proponiendo proyectos de infraestructura, la cultura, la historia, la educación y hasta la preservación del medio ambiente fluvial, sin embargo, el trabajo y lo social, permanecen ausentes, por ello, tal ausencia es preocupante, más aún si consideramos que se pretende desarrollar comercialmente el río Uruguay.

Si bien el Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay y la más recientemente relanzada CODEFRO constituyen dos ámbitos facilitadores del proceso de interacción binacional argentino – uruguayo, adolecen de un componente fundamental: la ausencia de los trabajadores fluviales en dichos mecanismos de participación regional.

Lo mismo ocurre con la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) que aún tiene pendiente desarrollar comercialmente el río Uruguay y se propone avanzar en el dragado del río Uruguay aguas arriba de Concepción del Uruguay.

Al respecto es necesario consignar que se desconoce los alcances del Plan de Desarrollo de la Hidrovía del Uruguay y si, una vez dragado el río, existan las cargas disponibles en la región que justifiquen un dragado a 23 pies o si ya, con los 16 pies de profundidad al cero en todo el trayecto del río que va desde Paysandú hasta el km 0 del río Uruguay, sería posible desarrollar económicamente el río con buques feeders y remolcadores de empuje.

Los trabajadores fluviales y portuarios de Argentina y de la ROU se encuentran ausentes cuando se debate el modelo de desarrollo comercial del río Uruguay, una cuestión que no es menor; no en vano el nombre de este proyecto de gobernanza en red, se denomina “Hidrovia del Río Uruguay”, **aunque por el momento, solo se trate de una vía navegable que tiene alcance comercial y sin un Plan de Desarrollo a la vista.**

9.3 El antecedente más cercano de la integración laboral fluvial binacional: el dragado en los ríos Uruguay y Canal Martín García

A fines del 2017, se celebró un acuerdo sindical binacional en el marco del dragado del canal Martín García – Río de la Plata - y del Río Uruguay , que bien podría constituir la antesala de un acuerdo fluvial que contenga a los trabajadores fluviales de las dos orillas.

El acuerdo firmado entre los gremios fluviales de ambos países con las empresas que dragaron el Río Uruguay y el Canal Martín García (Río de la Plata) determinó las mismas condiciones laborales y el embarco de personal en igual proporción a las dragas que operen en ambas vías navegables.

El acuerdo de marras se firmó a fines del 2017, en Colonia del Sacramento, República Oriental del Uruguay; oportunidad en la cual se reunieron los sindicatos fluviales uruguayos “Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay”, el “Sindicato Único Trabajadores del Mar y Afines” (SUNTMA) y el “Centro de Maquinistas Navales”, en tanto que por el lado de Argentina, el “Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento de la República Argentina”, quienes luego de analizar la problemática que atraviesan los trabajadores del sector; decidieron cerrar un acuerdo de cooperación conjunta para defender la ocupación de mano de obra binacional en las tareas de dragado en el río Uruguay y en el Canal Martín García – Río de la Plata-.

El acuerdo celebrado, constituye la base para avanzar en un proceso de integración sociolaboral fluvial argentino uruguayo con base en las hidrovías del Río de la Plata y la del río Uruguay. El mismo consagró:

- Fortalecer la unidad y el trabajo en conjunto a fin de garantizar la plena ocupación de los afiliados de los sindicatos fluviales firmantes a bordo de buques y artefactos navales que, enarbolando el pabellón extranjero, realicen obras binacionales de dragado, balizamiento y obras conexas.
- Reclamar y exigir que las tripulaciones de esas embarcaciones de terceras banderas, ajenas a la Argentina y la ROU, esté conformada con un 33% de tripulantes argentinos, 33% de uruguayos y 33% de extranjeros y el 1% para excepciones. En cuanto

a las embarcaciones que enarbolan el pabellón uruguayo o argentino, se estudiará la forma de mantener las tripulaciones binacionales.

- Dentro del ámbito de las tareas que se realicen en las empresas privadas de dragado en el Canal Martín García y en el río Uruguay, **los sindicatos argentino-uruguayos acordaron hacer cumplir el principio de “A IGUALDAD DE TAREA, IGUAL REMUNERACIÓN” de todos los tripulantes de abordaje**, para lo cual las organizaciones sindicales firmantes se comprometieron a mantener un fluido mecanismo de intercambio de información de los diferentes acuerdos que cada sindicato lleve adelante en procura de mejorar las remuneraciones de los trabajadores fluviales.
- Mantener informados a los organismos binacionales responsables de administrar los ríos que hacen a la integración argentino uruguayo, la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) y la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), con el objeto de que sean estos organismos diplomáticos los responsables de cuidar el pleno empleo y la ocupación de la mano de obra nacional.

9.4 Una propuesta para la integración sociolaboral fluvial argentino - uruguayo

Sin dudas, **este antecedente cercano del acuerdo de los sindicatos fluviales de ambos países que se aplicó con tan buenos resultados y que generó el afianzamiento de las relaciones entre los trabajadores de un mismo gremio – el fluvial-, que en el plano del dragado de ambas vías navegables binacionales fue exitoso; bien podría aplicarse al resto de las embarcaciones comerciales de terceras banderas que navegan por ambas hidrovías.**

Ello implicaría, que **por ejemplo, un buque paraguayo operara en cualquiera de los dos ríos binacionales, debería embarcar una tripulación compuesta con un 33% de tripulantes argentinos, 33% de uruguayos y 33% de paraguayos** y su capitán de la nacionalidad del pabellón que enarbola el buque.

Un acuerdo en este sentido, implica UNIFICAR la legislación laboral fluvial argentina y uruguayo; lo que bien podría dar nacimiento a un **“Régimen Laboral Fluvial Uniforme de las Hidrovías de la Integración Binacional Argentino - Uruguayo”**.

En tal sentido, es necesario destacar que en noviembre de 2018, en el Hotel Ribera Sur del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo de la República Argentina se celebró una importante reunión sindical binacional a la que asistieron los máximos referentes del sindicalismo marítimo de la República Oriental del Uruguay, quienes **dejaron planteadas las bases para la conformación de una “Comisión Bilateral de los Trabajadores del Transporte Fluvial”**.

Esta “Comisión” debería avanzar en el diseño de una política común entre ambos países en materia sociolaboral fluvial que preserve los derechos de los trabajadores de ambas orillas. Así las cosas, **el objetivo final de todo el sector debería desembocar en una “Mesa de Negociación Colectiva Binacional Fluvial”, integrada por empresarios y trabajadores fluviales argentinos y uruguayos**; cuyos resultados queden plasmados en el seno de Comisión Administradora del Río de la Plata y de la Comisión Administradora del Río Uruguay.

9.5 La integración de los Patrones Fluviales ARG – URU: “El sistema 1 + 1”

El Tratado del Río Uruguay prevé el embarco de baqueanos en buques terceras banderas – es decir en toda embarcación comercial que navegue dicha vía navegable y que no enarbole el pabellón nacional argentino o uruguayo-.

El baqueano es un asesor de ruta y maniobra en navegación y en puerto del capitán del buque de tercer bandera que navega esta vía navegable o bien que permanezca y maniobre en puertos de cualquiera de los dos estados.

A tal efecto y con el objetivo de promover la integración sociolaboral fluvial de estos profesionales de la navegación de “las dos orillas”, es que se propone un “Sistema del 1 + 1”, es decir que esas embarcaciones contraten dos profesionales baqueanos, un uruguayo y un argentino

Para ello, sería aconsejable que la CARU, en principio y luego la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) obliguen a todo buque de 140 metros de eslora y que tenga un calado no superior de los 20 pies, que embarque dos baqueanos, 1 argentino y 1 uruguayo.

Tal operación – el embarco de los dos baqueanos, de ambas nacionalidades - allanan la cuestión operativa del pilotaje en los dos ríos binacionales, además de constituir una forma de integración sociolaboral fluvial y facilita la operatoria en el sistema portuario binacional.

Esta **Unificación Normativa**, debería ser de aplicación tanto a las embarcaciones del acuerdo como a las terceras banderas, en tanto que en las embarcaciones de los estados partes, deberían embarcar un (1) baqueano de la contraparte, lo que implicaría, que los buques uruguayos lleven a bordo un (1) baqueano argentino en toda su navegación y lo mismo debería ocurrir con las embarcaciones argentinas, las que deberían embarcar un (1) patrón con zona uruguayo.

En consecuencia, la propuesta final es que **en el seno de la Comisión Administradora del Río de la Plata y de la Comisión Administradora del Río Uruguay que todo buque afectado a la navegación comercial de menos de 140 metros de eslora y de un calado no superior de los 20 pies deberán embarcar dos baqueanos / pilotos, un (1) argentino y un (1) uruguayo.**

El embarco de los dos baqueanos de ambas nacionalidades – **“Sistema de baquía del 1 + 1”** - facilita la operatoria no solo del pilotaje, es decir de *“llevar”* la embarcación mientras navegue en ambas Hidrovías Binacionales sino que además agiliza el practicaje portuario, en el marco de la operatoria del buque en el sistema portuario binacional que se conforma entre Paysandú y Montevideo, lo que podría determinar operar en Concepción del Uruguay, Fray Bentos, Nueva Palmira, Juan Lacaze, Buenos Aires, La Plata y Dock Sud; además de aquellos puertos a conformarse en un futuro cercano en cualquiera de los dos países.

9.5.1 Cuadro comparativo del tratamiento que la República Argentina y la República Oriental del Uruguay le otorgan al servicio de practicaje / baquía en los denominados “Ríos de la Integración Binacional”

Tratado del Río de la Plata	Tratado del Río Uruguay
ARTICULO 23. La profesión de práctico en el Río sólo será ejercida por los profesionales habilitados por las autoridades de una u otra Parte.	Art. 14. — La profesión de práctico en el río sólo será ejercida por los profesionales habilitados por las autoridades de cualquiera de las partes.
ARTICULO 24. Todo buque que zarpe de puerto argentino o uruguayo tomará práctico de la nacionalidad del puerto de zarpada. El buque que provenga del exterior del Río tomará práctico de la nacionalidad del puerto de destino. El contacto que el buque tenga, fuera de puerto, con la autoridad de cualquiera de las Partes, no modificará el criterio inicialmente seguido para determinar la nacionalidad del práctico. En los demás casos no previstos anteriormente el práctico podrá ser indistintamente argentino o uruguayo.	Art. 15. — Todo buque que zarpe de puerto argentino o uruguayo tomará práctico, cuando deba hacerlo, de la nacionalidad del puerto de zarpada. El buque que provenga del puerto de un tercer Estado tomará práctico, cuando deba hacerlo, de la nacionalidad del puerto de destino. El contacto que el buque tenga, fuera de puerto, con las autoridades de cualquiera de las partes, no modificará el criterio inicialmente seguido para determinar la nacionalidad del práctico. En los demás casos, el práctico deberá ser, indistintamente, argentino o uruguayo.
ARTICULO 25. Terminadas sus tareas de pilotaje, los prácticos argentinos y uruguayos podrán desembarcar libremente en los puertos de una u otra Parte a las que arriben los buques en los que cumplieron su cometido. Las partes brindarán a los mencionados prácticos las máximas facilidades para el mejor cumplimiento de su función.	Art. 16. — Terminadas sus tareas, los prácticos argentinos y uruguayos podrán desembarcar libremente en los puertos de una u otra parte a los que arriben los buques en los que cumplieron su cometido. Las partes brindarán a los mencionados prácticos las máximas facilidades para el mejor cumplimiento de su función.

<p>ARTICULO 66. La Comisión Administradora desempeñará las siguientes funciones: c) Coordinar las normas reglamentarias sobre practicaaje;</p>	<p>CAPITULO III. Practicaaje. Artículos 14, 15, 16</p>
--	--

9.6 Ideas guías en materia de integración sociolaboral fluvial en el Río Uruguay

El proceso de integración transfronterizo argentino – uruguayo adquiere un perfil multidimensional, los organismos diplomáticos como la CARU y los de la paradiplomacia como el “Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay” y el CODEFRO no han previsto la presencia de los trabajadores en general; en tanto que el proceso de desarrollo comercial del Río Uruguay, en particular, tampoco prevé la presencia de los representantes sindicales del sector fluvial. Esta circunstancia, deja a la multidimensionalidad debilitada e incompleta porque el costado social y laboral está ausente.

Se podría avanzar en un proceso de negociación para lograr la denominada “Convergencia Normativa”, a través del método de “participación sindical”, el cual surge de la interacción de los actores sociales, a través del diálogo de los propios involucrados, con participación diplomática a efectos de crear el marco institucional que se merece el tema objeto de estudio.

Implementar un Plan de Desarrollo Fluvio Portuario del Río Uruguay, que dote de las herramientas y políticas públicas necesarias para que se lleve adelante un proceso de inversión pero que a su vez se preserven los derechos de los trabajadores portuarios de ambos estados.

A partir del trabajo conjunto de los sindicatos de ambos países hermanos, lo que podrían trabajar en torno a una **“Comisión Bilateral de los Trabajadores del Transporte Fluvial”**. Esta Comisión debería avanzar en el diseño de una política común entre ambos países en materia sociolaboral fluvial que preserve los derechos de los trabajadores de ambas orillas; **pudiéndose crear un “Régimen Laboral Fluvial Uniforme de las Hidrovía de la Integración Binacional Argentino - Uruguay”**.

Así las cosas, **el objetivo final de todo el sector debería desembocar en una “Mesa de Negociación Colectiva Binacional Fluvial”, integrada por empresarios y trabajadores fluviales argentinos y uruguayos.**

En cuanto a las operaciones de dragado en buques y artefactos navales de terceras bandera en el Río Uruguay y en el Río de la Plata y el Río Uruguay, se debería realizar siguiendo un criterio “de tercios”, es decir, 33% de tripulantes argentinos, 33% de uruguayos y 33% de la bandera que la draga enarbolaba; tal criterio debería extender a ambos Ríos de la Integración Binacional a

TODOS los buques de TERCERAS BANDERAS, es decir aquellos que no enarbolan el pabellón argentino ni uruguayo.

Los mismos criterios de integración sociolaborales y las reglas de embarco de las tripulaciones a bordo de buques comerciales de terceras banderas de menos de 140 metros de eslora “por tercios” - al “33%” –.

Se propone acordar en el seno de la Comisión Administradora del Río de la Plata y de la Comisión Administradora del Río Uruguay que todo buque afectado a la navegación comercial de menos de 140 metros de eslora y de un calado no superior de los 20 piés deberán embarcar dos baqueanos / pilotos, un (1) argentino y un (1) uruguayo.

El embarco de los dos baqueanos de ambas nacionalidades – “Sistema de baquía del 1 + 1” - facilita la operatoria no solo del pilotaje, es decir de “llevar” la embarcación mientras navegue en ambas Hidrovías Binacionales sino que además agiliza el practicaje portuario, en el marco de la operatoria del buque en el sistema portuario binacional que se conforma entre Paysandú y Montevideo, lo que podría determinar operar en Concepción del Uruguay, Fray Bentos, Nueva Palmira, Juan Lacaze, Buenos Aires, La Plata y Dock Sud; además de aquellos puertos a conformarse en un futuro cercano en cualquiera de los dos países.

El proceso de integración sociolaboral fluvial binacional, debería ser perfeccionado por la vía de la política exterior de Argentina y del Uruguay, debiendo quedar plasmado en un acuerdo avalado por las comisiones reconocidas por el derecho internacional para la administración de ambos ríos binacionales, como son la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) y la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU).

10 Bibliografía

- “¿Qué futuro?” Integración Latinoamericana, una asignatura pendiente 23 años después. Revista “Mercado Común del Sur. Comunicación para un futuro que llega”. Editorial Oasis. Noviembre de 1991.
- Caiero, W. (1991). Memoria y Diplomacia: quien no conozca estos secretos, no comprenderá la verdad del Mercosur. “Mercado Común del Sur. Comunicación para un futuro que llega”. Editorial Oasis. Noviembre de 1991.
- Integración Fronteriza como motor del Mercosur. Seminario Internacional celebrado en junio del 2004 en Paysandú, ROU
- Cortina, R., & Robles, A. J. (2006). Mercosur, Integración y Sociedades de Trabajo. Buenos Aires: Corregidor.
- Giorgio Alberti, E. L. (2006). Instituciones, democracia e integración regional en el Mercosur. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Godio, J. (2004). El Mercosur, los trabajadores y el ALCA. Buenos Aires: Biblos.
- Mendioca, G. E. (2007). Fronteras abiertas para el Mercosur. Una gobernanza con sentido estratégico y equidad social. Buenos Aires: Espacio .
- Methol Ferré, A. (2015). Los Estados Continentales y el Mercosur. Montevideo: HUM
- Apuntes Diplomatura en “Desarrollo, Políticas Públicas e Integración Regional” de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).
- Documento sobre el Desarrollo del Río Uruguay Medio elaborado por la “Comisión para el Desarrollo del Río Uruguay Medio” del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo de la República Argentina.
- Material periodístico extraído del sitio web www.compromisofluvial.com.ar