

COMPROMISO URUGUAYENSE PARA LA TRANSFORMACIÓN Y DESARROLLO



El rol de la “Integración por Infraestructura” en la articulación de la “Región Mesopotamia Argentina” con la República Oriental del Uruguay y el Paraguay como socios estratégicos

Concepción del Uruguay y su rol como “*By Pass Logístico Portuario - Ferroviario Regional*”

Coordinador Técnico – Político:

Jorge Leandro SITTONI

Aporte Técnico – Profesional:

Capitán fluvial Hugo PÉREZ

Indice

1 Introducción	3
2 Fundamento técnico – intelectual: la Integración Regional por la Infraestructura.....	4
3 Ferrocarril Urquiza: situación logística actual. Importancia en la operatoria	6
4 El modo rodoviario (camión) en el tramo Montevideo – Encarnación – Asunción.....	8
Anexo 1. Detalle ramal línea Urquiza – Mesopotamia Argentina	9

1 Introducción

Para analizar el rol que tiene la Infraestructura en el proceso de Integración Regional, en principio, es de fundamental importancia destacar una **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.**

Esto presupone para 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.

Como se ve, **la concepción 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.

2 Fundamento técnico – intelectual: la Integración Regional por la Infraestructura

A partir de la implementación de una Integración Regional Multidimensional que pone en un mismo pie de importancia a la economía, la producción, la educación, la política, la cultura, lo sociolaboral y la infraestructura, entre otras dimensiones de este proceso, se podrán articular acciones que proyecten la región al mundo.

Con esto, se hace necesario adentrarnos en el **concepto de las “Infraestructuras de Integración”**¹, que generalmente constituyen proyectos complejos no sólo desde lo técnico sino también por sus impactos y por las características administrativas de su ejecución, como por ejemplo el dragado y balizamiento del Río de la Plata y del Río Uruguay, que prevé la participación de sendas comisiones administradoras binacionales argentino – uruguaya, también la puesta en consideración si el complejo ferroviario que une Posadas con Encarnación estará disponible para el transporte de contenedores por ferrocarril o bien la decisión de Argentina de poner en condiciones operativas las vías férreas que unen Posadas con Concepción del Uruguay.

Tal circunstancia pone de relieve la necesidad de planificar el desarrollo de estas herramientas 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.

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”**.

¹ Licenciada Angela Guariglia. Material de estudio en Diplomatura Superior en Desarrollo, Políticas Públicas e Integración regional de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).

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 ferrovial binacional Posadas – Encarnación garanticen el logro de los objetivos de equilibrio territorial y desarrollo interno, integración regional e inserción global.

3 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 transoceánica 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 el la hidrovía del Río Uruguay² 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);

² El Río de la Plata y el Río Uruguay son las denominadas “Hidrovías de la Integración Binacional” Argentino – Uruguay.

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.**

4 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, **umentaría sensiblemente las condiciones de competitividad por medio de la logística porque se disminuyen las cantidades de movimientos de estiba y desestiba.**

**SE ENLAZARÍA DIRECTAMENTE PUERTO CONCEPCIÓN DEL URUGUAY, REPÚBLICA ARGENTINA
CON LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE ENCARNACIÓN, PARAGUAY.**

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.**

Anexo 1. Detalle ramal línea Urquiza – Mesopotamia Argentina

