

ENTRE RÍOS ANTE UNA OPORTUNIDAD HISTÓRICA.

La discusión planteada ante el marco del vencimiento del contrato de concesión por la explotación de la Hidrovía Paraná-Paraguay abre un panorama sumamente alentador para la Provincia de Entre Ríos y para el resto de las provincias que conforman el Litoral. Está en los gobiernos de cada Estado saber aprovechar y hacer valer la oportunidad que se presenta.

La discusión se relaciona con el modelo de país y el modelo de provincia que deseamos. Tiene que ver con una discusión histórica que trasciende a los hechos fundacionales de la patria y llega a los debates entre federales y unitarios respecto a la “libre navegabilidad de los ríos interiores”. Se vincula también con las pretensiones originarias del primigenio capitalismo internacional del Siglo XIX y las apetencias de los países colonialistas frenados en la Batalla de la Vuelta de Obligado, impuestas de alguna manera -como ironía del destino- al calor privatistas de la década de los 90’ hace 25 años atrás.

El sistema fluvial que conforman los ríos Paraguay-Paraná, constituye una de las arterias de comercialización más importantes del planeta. Presenta salida al Mar Atlántico para una vasta región de América del Sur. Es un tramo de 3.442 kilómetros que nace en el puerto de Cáceres, en el corazón de Brasil (estado de Mato Grosso), pasa por la frontera con Bolivia (justamente brinda salida al mar al país mediterráneo), atraviesa Paraguay y el noreste de Argentina y termina en el Río de la Plata, con acceso a los puertos de Montevideo y Nueva Palmira (en Uruguay) y de Buenos Aires.

Para nuestro país representa una vía de salida estratégica para exportaciones, que en casi un 80 por ciento utilizan el sistema fluvial. Por el río Paraná pasa por año el grueso del comercio exterior argentino, unos USD 70 mil millones, en aproximadamente 4.000 buques (donde un poco más de la mitad son cargas de granos) que transportan cien millones de toneladas.

En agosto de 2020, el Presidente Alberto Fernández, junto al entonces Ministro de Transporte de la Nación, Mario Meoni, promovió la firma de un Acuerdo Federal para crear una empresa estatal con objeto de “administrar” la denominada hidrovía. El acto se realizó en el Puerto “General San Martín”, Provincia de Santa Fe. Allí se anunció que la nueva empresa estatal, se constituiría con una participación del 51% por parte del Estado Nacional y un 49% dividido en 7 provincias (Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe), quienes controlarán los procesos de licitación y podrá llevar adelante obras complementarias y accesorias a la hidrovía.

A tal iniciativa le siguió la idea de formar la “Región Hidrovía” impulsada por el Gobernador Bordet, como una zona del país integrando a las provincias abarcadas por el sistema de navegación: Santa Fe; Entre Ríos; Buenos Aires; Corrientes; Chaco; Formosa y Misiones; la cual, en hipótesis, constituiría en un factor de fuerza

importante que ayudaría a la intervención del grupo de los estados provinciales en su rol de participación en la Sociedad del Estado y frente a la eventual empresa concesionaria. La regionalización es una facultad que la Constitución Nacional concede a las provincias en su artículo 124 desde la Reforma del año 1994 y que por cierto, ha sido muy poco usada, contándose dentro de los pocos antecedentes la Región Centro conformada por Córdoba, Santa Fe y nuestra provincia de Entre Ríos.

Por su parte, el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Axel Kicillof sostuvo una propuesta que representaría una verdadera alternativa a la situación actual, planteando que *“la hidrovía tiene que estar bajo control del Estado”*, siendo aún más preciso: *“El Estado tiene que tener el control, la fiscalización y el cobro de los peajes”*.

A lo cual se puede agregar, que el río, más allá de ser un corredor logístico comercial estratégico, debe ser un sistema de integración social, no sólo al servicio de las exportaciones, sino del desarrollo económico de las provincias que atraviesa para el fortalecimiento del mercado interno.

Así, en un verdadero contexto de debate federal, la región de nuestro Litoral - que no por casualidad, fue el epicentro de los movimientos federales de nuestra historia-; puede cimentar las bases de una nueva matriz de servicios en el uso de nuestro principal canal fluvial, el río Paraná.

La importancia de recuperar una flota mercante de bandera nacional.

Este debate, dispara otras oportunidades, no solo desde las potencialidades portuarias y fluviales. Es una ocasión para revitalizar la producción y la economía del país, impulsando el desarrollo de la industria naviera. ¿Por qué no pensarlo? Argentina llegó a contar con la quinta flota mercante de importancia el Mundo. Nuestro país cuenta con suficientes talleres y astilleros para generar este tipo de embarcaciones. Sin ir muy lejos, las industrias metalúrgicas de María Grande (ciudad donde nació y vivo) han sabido concebir barcas y dista a 60 km. del río Paraná. La misma ciudad de Paraná supo tener un gran desarrollo de la industria naviera a través de los Talleres del Ministerio de Obras Públicas hoy abandonados.

Volver a contar con una flota mercante brindaría al país una mayor independencia económica. En la actualidad, el traslado de las mercancías que producimos depende del servicio de fletes internacionales. El transporte marítimo y fluvial argentino pierde más de 5 mil millones de dólares al año por pagar servicios a empresas extranjeras.

La Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) llegó a contar con 70 buques surcando los mares de todo el mundo. Aún con balance positivo la empresa estatal no superó el Plan de Reforma del Estado de los 90' y fue desguazada a precio vil. Por contrario, los hermanos paraguayos apostaron al futuro. Paraguay en 25 años se convirtió en el país con la mayor flota fluvial en Sudamérica y el tercero en el mundo

detrás de Estados Unidos y China. En la actualidad, 3.600 barcasas que operan en la cuenca lo hacen bajo la bandera paraguaya, representando más del 90% de las embarcaciones de la extensa vía de navegación; en tanto menos del 4% de las naves que circulan por el mismo río llevan la bandera Argentina.

Nuestro país, poseedor de una de las cuencas fluviales más importantes del planeta y a su vez, poseedor de una de las costas marítimas más extensas del mundo, no puede resignar contar con una flota mercante de preponderancia. El desarrollo naval-fluvial produce ahorro en fletes, genera divisas e impulsa una gran cantidad de empleos.

Visión logística multimodal con protagonismo del ferrocarril.

En otro orden, las oportunidades que genera este gran tema de debate, comprende a su vez la visión multimodal que necesita el sistema logístico. Es decir, pensar cómo llega la producción a las terminales portuarias y con qué equipamiento contar en los puertos.

Una concepción multimodal debe integrar el transporte terrestre de cargas (camiones) en distancias próximas, el ferrocarril en distancias medias, y el transporte fluvial o aéreo en grandes distancias, aprovechando al máximo la capacidad de carga y las ventajas de cada modalidad según las situaciones.

En este aspecto cobra singular importancia el Ferrocarril General Urquiza que comprende una red de aproximadamente 1.000 km de vías activas. Une Encarnación (Paraguay) con Garupá (Provincia de Misiones), atraviesa de Oeste a Este, desde la costa del río Paraná al río Uruguay uniendo distintas comunidades y polos productivos de la Provincia de Corrientes y de nuestra Entre Ríos de Norte a Sur, culminando su trayectoria en Zarate (Provincia de Buenos Aires).

El Ferrocarril Urquiza es el único enlace ferroviario que nos permite vincularnos con tres naciones: Paraguay, Brasil y Uruguay.

Hace muy poco tiempo la empresa Trenes Argentinos Cargas, dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación, informó que se alcanzó una nueva cifra récord durante el primer cuatrimestre del 2021: se transportaron 2.113.103 toneladas por vía férrea, representando un crecimiento del 27% respecto del mismo período de 2020 y un 56% comparado con el de 2019.

La línea que ha marcado un mayor crecimiento es la Urquiza, cuya recuperación después de una década de letargo logró marcar cifras que no se registraban desde el 2012. El principal fuerte del corredor mesopotámico es el transporte de piedra desde Corrientes, pero también se registra un importante crecimiento en el tráfico de rollizo de pino, cemento y pasta celulósica. A estos recursos se suma el transporte de agua mineral desde Misiones y el cargamento de

arroz desde Encarnación que podría repetirse en el mediano plazo debido a la bajante de la cuenca de los ríos Paraná-Paraguay.

El Ferrocarril Urquiza quedó muy relegado en la administración macrista. Lo poco que se aplicó del promocionado “Plan Belgrano” justamente fue a parar a inversiones en el Ferrocarril “General Belgrano”. En tanto, el Urquiza maltrecho y remendado se ha puesto en la vidriera gracias al impulso de los mismos empleados del ferrocarril. Recién en este 2021, para el tramo comprendido en la provincia de Entre Ríos, se avizoran obras para acondicionar vía en sectores donde el tren circula en estado de “precaución”. Los trabajos consistirán en cambio de durmientes, fijaciones y nivelación de vía, los cuales implicarían más de 500 mil millones de pesos.

El General Urquiza también necesita de material rodante. En la histórica hipótesis de conflicto bélico contra el Brasil está la causa que el ferrocarril mesopotámico disponga de “trocha media” y lo diferencia a las máquinas y vagones que circulan en el resto del país, lo que conlleva que cada proceso licitatorio para la adquisición de locomotoras o vagones sea especial. Para éste 2021, a pesar de ser la línea que ha experimentado el mayor crecimiento del ferrocarril de carga, no se prevén inversiones en lo inmediato. Por ello cobra gran relevancia el trabajo del Taller Ferroviario de Locomotoras de Concordia, donde se está acondicionando la Locomotora 7934 que estaba fuera de servicio para sumarla, ni bien se pueda, al parque de locomotoras activas del ferrocarril.

El Ferrocarril Urquiza cuenta con dos talleres ferroviarios de gran trayectoria industrial; el ya citado de Locomotoras en Concordia (Entre Ríos) y el de vagones en Monte Caseros (Corrientes). Tiene un parque activo de quince locomotoras, con disponibilidad permanente de diez, una flota de 149 vagones cerealeros, 202 vagones para raleo (madera) y 204 vagones para piedras.

A todo lo manifestado, resta señalar que el Ferrocarril General Urquiza dispone de un formidable potencial para adecuarse a las exigencias logísticas del Siglo XXI en un rol multimodal. Esto es porque tiene acceso a la terminal portuaria Del Guazú (de capital privado) ubicada en la jurisdicción del Municipio de Villa Paranacito. Al Puerto de Ibicuy restan tan sólo dos kilómetros de vía para que el tren llegue al muelle mismo y podría reactivarse su retorno para operar con los Puertos de Concepción del Uruguay y Diamante.

El potencial entrerriano y las actuales limitaciones.

En expectativa, la provincia de Entre Ríos se encuentra en una provechosa situación. Resta en la voluntad de las autoridades políticas y la iniciativa de los productores e industriales poder capitalizarlas.

Actualmente llegan al puerto de Ibicuy solamente dos formaciones por semana con un total de 1.800 toneladas (lo que representa aproximadamente a 100 camiones). En tanto, un buque carga 30.000 toneladas, por lo que necesita al menos 33 formaciones acopiadas en la playa de maniobras para poder completar un buque. Esto determina que se necesite un plazo de “3 meses” para tener preparada la carga completa para un embarque.

Tanto la terminal portuaria privada “Del Guazú”, como el Puerto de Ibicuí, disponen de capacidad para recibir buques de ultramar ya que cuentan con una profundidad entre 36 a 34 pies de profundidad de calado respectivamente. La situación ya no es la misma para el caso del Puerto de Diamante que necesita de una draga para llegar a los 26 pies de profundidad de calado.

Las limitaciones de dragado para el puerto de Diamante tienen origen en las cláusulas mismas del contrato de concesión de Hidrovía. Por ello es importante que las provincias tengan injerencia. Toda éste aspecto se debe considerar, sin dejar de atender el impacto ambiental en el lecho del río y la constitución de las barrancas.

Para la producción avícola y el desarrollo de la industria que la comprende en la zona de Crespo y región, la reactivación de la conexión ferroviaria con el puerto de Diamante sería estratégica. Pero además es sumamente necesario equipar a las terminales portuarias y dotarlas de infraestructura y servicios adecuados a la demanda. Es decir, que los puertos cuenten con suficientes grúas, cintas transportadoras, silos, superficie de depósito, balanzas, posibilidad de alojamiento de contenedores frigoríficos, conectividad eléctrica, depósitos de almacenaje. Todo ello provocaría una mayor apertura hacia la diversificación de la comercialización entrerriana, con salida directa desde nuestros puertos.

Pero además, en la Provincia de Entre Ríos debería replantearse el abordaje y la estructura administrativa que le brinda el Estado al sistema logístico de transporte. Actualmente por un lado, la Secretaría de Transporte tiene, a través de la Dirección General de Transporte, competencia sobre el transporte terrestre de cargas. A su vez, cuenta con cierta injerencia en la actividad ferroviaria a través de la Unidad Ejecutora Ferroviaria de Entre Ríos (UEFER). Incluso se encuentra pendiente de aprobación una nueva estructura orgánica que formalice el vínculo de la Secretaría de Transporte con la Dirección General de Transporte y la UEFER. Para completar, dicha Secretaría depende de la estructura del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios. En tanto, el sistema portuario es abordado por el Instituto Portuario de Entre Ríos (IPER) que si bien es un organismo descentralizado del Poder Ejecutivo Provincial, tiene una dependencia funcional muy marcada con el Ministerio de Producción, Turismo y Desarrollo Económico. A su vez, cada terminal portuaria es una unidad autárquica propia; cuando lo ideal, en una visión integradora de la materia, recomendaría que

todo sea comprendido por una misma área del Estado, tal cual sucede en el gobierno central, con el Ministerio de Transporte de la Nación.

Como mínimo, en caso de no poder ser comprendida toda la materia en una misma dependencia del Estado, debería haber al menos una necesaria articulación conjunta entre las áreas y organismos en una suerte de Concejo Intermodal de Transporte o estructura equivalente.

Actualmente la provincia de Entre Ríos, sobre el río Paraná cuenta con los puertos de Ibicuy y Diamante, con la terminal portuaria privada “Del Guazú S.A.” y el puerto de barcazas de la ciudad de La Paz. Sobre el río Uruguay, la comercialización se concentra en el Puerto de Concepción del Uruguay. El debate abierto sobre la concesión de la Hidrovía y la intervención de las provincias, abre también la posibilidad de fomentar otras terminales portuarias y el desarrollo de mayor calado hacia río arriba. En dicha circunstancia, no es alejado pensar en que ciudades como el caso de la misma capital provincial de Entre Ríos, con mejores condiciones en cuanto a la morfología del río, que la vecina ciudad de Santa Fe (siempre con pretensiones de ser ciudad-puerto), pueda ir generando el desarrollo de la actividad portuaria. Lo mismo con otras localidades entrerrianas a la vera del Paraná, como el caso de Hernandarias y Piedras Blancas, en donde por proximidad podrían convertirse en un polo de salida de la producción avícola y minera de la zona. Siguiendo el mismo razonamiento, localidades como Brugo y Curtiembre representarían un atractivo a explorar para productores agrícolas de la región. Lo mismo para Santa Elena con todo su potencial agroexportador con el que supo contar.

Pero como toda potencialidad no deja de ser una hipótesis, hay que llevarla a la acción y concretarla. Eso depende primero de la voluntad política de ejercer el protagonismo histórico que la situación amerita y segundo, dicha decisión debe contar el suficiente acompañamiento de todos los sectores, tanto público, como privados, quienes constituyen en fin, el objeto de desarrollo.

José Federico Mastaglia

Abogado (UNL)

Ex Subdirector de Transporte de Entre Ríos.